Civilización material, economía y capitalismo
Siglos XV-XVIII

FERNAND BRAUDEL

3. El tiempo del mundo



ALIANZA EDITORIAL

Fernand Braudel

Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII

tomo III

EL TIEMPO DEL MUNDO

Versión española de Néstor Míguez

Alianza
Editorial

Título original:

Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle
Tome 3.—Le temps du Monde

Calle Milán, 38; ☎ 200 00 45
ISBN: 84-206-9997-7 (Obra Completa)
ISBN: 84-206-9026-0 (Tomo III)
Depósito legal: M. 39.583-1984
Fotocomposición: EFCA
Impreso en Hijos de E. Minuesa, S. L.
Ronda de Toledo, 24. 28005 Madrid
Printed in Spain



A Clemens Heller.

INDICE GENERAL

explicaciones del Sistema de Law. Son lagunas. Pero, ¿de qué otra manera se puede ser lógicamente breve?

Dicho esto, siguiendo un procedimiento habitual y venerable, he dividido el *tiempo del mundo* en períodos largos que tienen en cuenta, ante todo, sucesivas experiencias de Europa. Dos capítulos (el segundo: Venecia, y el tercero: Amsterdam) hablan de las *Economías antiguas de predominio urbano*. En el capítulo IV, bajo el título de *Mercados nacionales*, se estudia la expansión de las economías nacionales en el siglo XVIII y, sobre todo, las de Francia e Inglaterra. El capítulo V —*El mundo, a favor o contra Europa*— da la vuelta al mundo en el Siglo llamado de las Luces. En el capítulo VI, *Revolución industrial y crecimiento*, que debía ser el último, se estudia la enorme ruptura que está en el origen del mundo en que vivimos todavía hoy. La conclusión, al alargarse, ha adquirido la dimensión de un capítulo.

Espero que a través de estas diversas experiencias históricas observadas desde bastante cerca y con comodidad, los análisis del volumen anterior quedarán fortalecidos. ¿No decía Josef Schumpeter, en el libro que para nosotros, los historiadores, es su obra maestra —*History of Economic Analysis* (1954)—, que hay tres maneras[18] de estudiar la economía: por la historia, por la teoría y por la estadística, y que, si hubiera podido reiniciar su carrera, se habría hecho historiador? Quisiera que los especialistas de las ciencias sociales vieran en la historia, de modo similar, un medio excepcional de conocimiento y de investigación. ¿No es el presente más que a medias la presa de un pasado que se obstina en sobrevivir, y el pasado, por sus reglas, sus diferencias y sus semejanzas, la clave indispensable para toda comprensión seria del tiempo presente?

Capítulo 1

LAS DIVISIONES DEL ESPACIO Y DEL TIEMPO EN EUROPA

Como anuncia su título, este capítulo, que quiere ser teórico, abarca dos aspectos: trata de dividir el espacio, y luego de dividir el tiempo, pues el problema es situar de antemano las realidades económicas, además de las realidades sociales que las acompañan, según su espacio, y luego según sus duraciones. Estas aclaraciones serán largas, sobre todo la primera, necesaria para la más fácil comprensión de la segunda. Pero una y otra son útiles, creo; señalan el camino a seguir, lo justifican y proponen un vocabulario cómodo. Ahora bien, como en todos los debates serios, reinan las palabras.

ESPACIO Y ECONOMIAS: LAS ECONOMIAS-MUNDO

El espacio, fuente de explicación, hace intervenir a la vez a todas las realidades de la historia, todas las partes importantes de la extensión: los Estados, las sociedades, las culturas, las economías... Y, según se elija uno u otro de estos *conjuntos*[1], la significación y el papel del espacio se modifican. Pero no totalmente.

En primer lugar, quisiera examinar las economías fijándome sólo en ellas, por un instante. Luego trataré de delimitar el lugar y la intervención de los otros *conjuntos*. Empezar por la economía no es solamente ajustarse al programa de esta obra; de todos los enfoques del espacio, el económico, como veremos, es el más fácil de situar y el más vasto. No marca el ritmo únicamente del tiempo material del mundo: en su juego intervienen sin cesar las demás realidades sociales, cómplices u hostiles, y reciben a su vez su influencia; es lo menos que se puede decir.

Las economías-mundo

Para iniciar el debate, es necesario aclarar dos expresiones que se prestan a confusión: *economía mundial* y *economía-mundo*.

La *economía mundial* se extiende a toda la Tierra; representa, como decía Sismondi, «el mercado de todo el universo»[2], «el género humano o aquella parte del género humano que comercia en conjunto y forma hoy, en cierto modo, un solo mercado»[3].

La *economía-mundo* (expresión inesperada y poco oportuna a nuestra lengua que forjé antaño, a falta de otra mejor y sin demasiada lógica, para traducir un uso particular de la palabra alemana *Weltwirtschaft*[4]) sólo se refiere a un fragmento del universo, a un trozo del planeta económicamente autónomo, capaz en lo esencial de bastarse a sí mismo y al cual sus vínculos e intercambios interiores confieren cierta unidad orgánica[5].

Por ejemplo, estudié hace tiempo el Mediterráneo del siglo XVI como *Welttheater* o *Weltwirtschaft*[6] —«teatro-mundo», «economía-mundo»—, entendiendo por ello no sólo el mar mismo, sino también todo lo que su vida de intercambio pone en movimiento, a una distancia más o menos larga de sus márgenes. En conjunto, es un universo en sí, un todo. La región mediterránea, en efecto, aunque dividida política, cultural y socialmente, tiene cierta unidad económica que, a decir verdad, ha sido construida desde arriba, a partir de las ciudades dominantes de la Italia del norte, con Venecia a la cabeza y, junto a ella, Milán, Génova y Florencia[7]. Esta economía del conjunto no es *toda* la vida económica del mar y de las regiones que dependen de él. Es, de algún modo, su capa superior, cuya acción, más o menos intensa según los lugares, se encuentra en todas las orillas del mar y a veces muy lejos, en el interior de las tierras. Esta actividad traspasa los límites de dos imperios: el Hispánico, que va a terminar de configurarse con Carlos V (1519-1558), y el Turco, cuyo empuje es muy anterior a la toma de Constantinopla (1453). Traspasa, de modo similar, los límites marcados y fuertemente sentidos entre las civilizaciones que se dividen el espacio mediterráneo: la griega, en situación de humillación y de repliegue bajo el yugo creciente de los turcos; la musulmana, centrada en Estambul; y la cristiana, unida a la vez a Florencia y a Roma (la Europa del Renacimiento, la Europa de la Contrarreforma). El Islam y la Cristiandad se enfrentan a lo largo de una línea de separación de norte a sur entre el Medi-



Venecia, antiguo centro de la economía-mundo europea en el siglo XV, es todavía, a fines del XVII y comienzos del XVIII, una ciudad cosmopolita donde los orientales se sienten cómodos. Luca Carlevaris, La Piazzetta *(detalle). (Oxford, Ashmolean Museum.)*

terráneo del Poniente y el Mediterráneo del Levante, línea que, por las márgenes del Adriático y las de Sicilia, llega hasta el litoral de la actual Tunicia. Sobre esta línea que corta en dos el espacio mediterráneo, se sitúan todas las batallas resonantes entre infieles y cristianos. Pero los barcos mercantes no cesan de atravesarla.

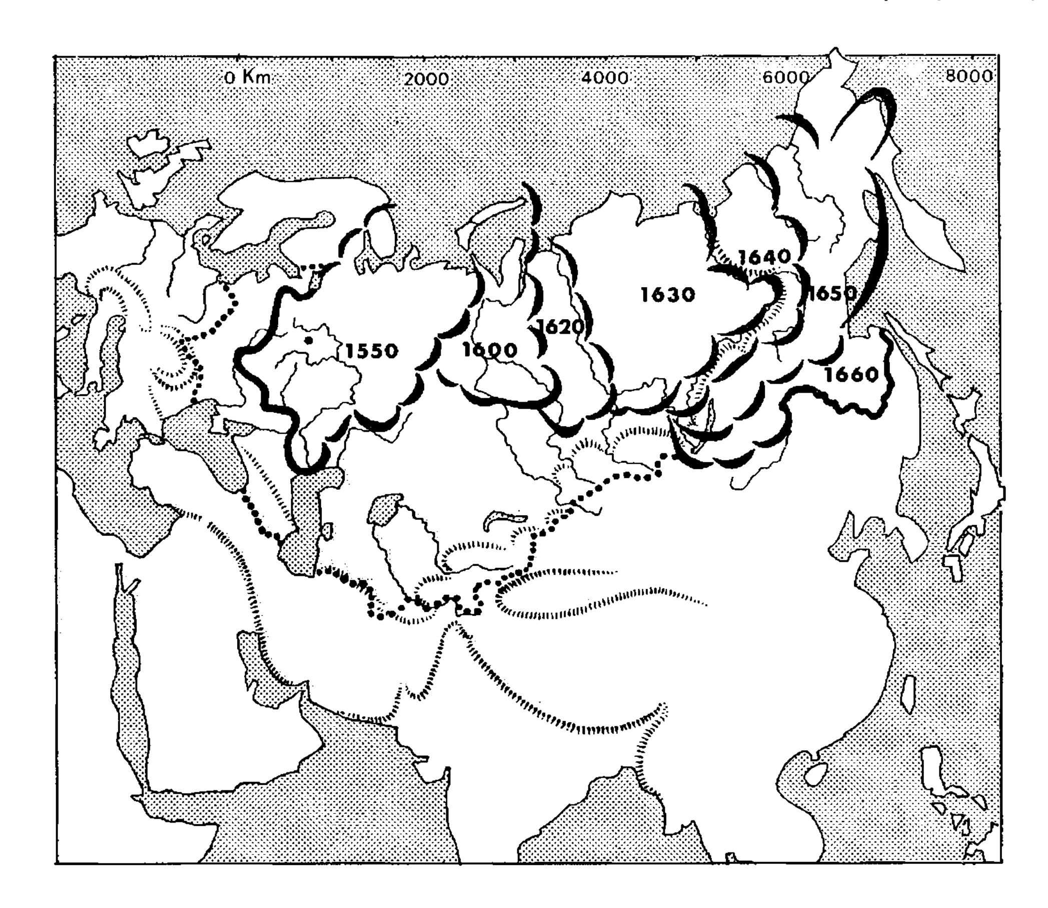
Pues la característica de esta economía-mundo particular a cuyo esquema nos referimos —el Mediterráneo del siglo XVI— es precisamente la de franquear las fronteras políticas y culturales que, cada una a su manera, parcelan y diferencian el universo mediterráneo. Así, los mercaderes cristianos, en 1500, están en Siria, Egipto, Estambul y Africa del Norte; los mercaderes levantinos, turcos y armenios se expandirán más tarde por el Adriático. Invasora, la economía, que maneja las monedas y los intercambios, tiende a crear cierta unidad, cuando casi todo, por todas partes, favorece los bloques diferenciados. Incluso la sociedad mediterránea se dividiría, en líneas generales, en dos espacios: de una parte, una sociedad cristiana, señorial en su mayoría; de la otra, una sociedad musulmana con la preeminencia de un sistema de *beneficios,* de señoríos vitalicios, que eran recompensas para todo hombre capaz de distinguirse y de prestar servicios en la guerra. A la muerte del titular, el beneficio o el cargo volvían al Estado y eran distribuidos de nuevo.

En resumen, del examen de un caso particular deducimos que una economía-mundo es una suma de espacios individuales, económicos y no económicos, reagrupados por ella; que abarca una superficie enorme (en principio, es la más vasta zona de coherencia, en tal o cual época, en una parte determinada del globo); que traspasa, de ordinario, los límites de los otros agrupamientos masivos de la historia.

Hubo economías-mundo desde siempre

Siempre ha habido economías-mundo, al menos desde hace mucho tiempo. Lo mismo que desde siempre, o al menos desde hace mucho tiempo, hubo sociedades, civilizaciones, Estados y hasta Imperios. Descendiendo por el curso de la historia con botas de siete leguas, diríamos que la Fenicia antigua fue, frente a grandes imperios, el esbozo de una economía-mundo. Lo mismo Cartago en el tiempo de su esplendor. Lo mismo, el universo helenístico. Lo mismo Roma, en rigor. Lo mismo el Islam, después de sus éxitos fulminantes. En el siglo IX, en la franja de la Europa Occidental, la aventura normanda esboza una breve economía-mundo, frágil, que otros heredarán. A partir del siglo XI, Europa elabora lo que será su primera economía-mundo, que otros prolongarán hasta el tiempo presente. Moscovia, ligada al Oriente, a la India, a China, al Asia Central y a Siberia, es una economía-mundo en sí misma, al menos hasta el siglo XVIII. Lo mismo China, que, desde temprano, se apoderó de vastas regiones vecinas que unió a su destino: Corea, Japón, Insulindia, Vietnam, Yunán, el Tíbet y Mongolia, o sea una guirnalda de países dependientes. La India, más precoz aún, transformó para su uso el Océano Indico en una especie de Mar Interior, desde las costas orientales de Africa hasta las islas de Insulindia.

En síntesis, ¿no estaremos frente a procesos continuados, a desbordamientos casi espontáneos cuyos rastros se hallarían por todas partes? Y ello aun en el caso a primera vista contrario del Imperio Romano, cuya economía desborda, sin embargo, las fronteras a lo largo de la próspera línea del Rin y del Danubio o, en dirección al oriente, hasta el Mar Rojo y el Océano Indico: según Plinio el Viejo, Roma perdía en sus intercambios con el Extremo Oriente 100 millones de sestercios al año. Y actualmente suelen encontrarse monedas romanas antiguas en la India con bastante frecuencia[8].



¿ECONOMIA-MUNDO O IMPERIO-MUNDO?

Rusia se apodera, en un siglo, del espacio siberiano: de las zonas inundadas de la Siberia del oeste, de la meseta de la Siberia central, de las montañas del este, donde su avance fue difícil, tanto más cuanto que, hacia el sur, chocó con China. ¿Hablaremos de economía-mundo o de imperio-mundo, lo que equivaldría a discutir con Immanuel Wallerstein? Concedamos a este último que Siberia se construyó por la fuerza, que la economía —es decir, la administración— no hizo más que seguirla. Las fronteras punteadas señalan los límites actuales de la U.R.S.S.

Reglas tendenciales

El tiempo vivido nos propone, así, una serie de ejemplos de economías-mundo. No muy numerosos, pero suficientes para permitir las comparaciones. Además, como cada economía-mundo ha sido de larga duración, ha evolucionado, se ha transformado en el lugar con respecto a sí misma y a sus épocas; sus estados sucesivos también sugieren comparaciones. La materia, finalmente, es bastante rica para autorizar una especie de *tipología* de las economías-mundo, para discernir al menos un conjunto de reglas tendenciales[9] que precisan y definen incluso sus relaciones con el espacio.

La primera tarea para explicar cualquier economía-mundo consiste en delimitar el espacio que ocupa. Por lo común, sus límites son fáciles de establecer porque se modifican lentamente. La zona que engloba se presenta como la primera condición de su existencia. No hay economía-mundo que no tenga un espacio propio, significativo por varios aspectos:

—Tiene límites, y la línea que la cierne le da un sentido, así como las costas explican el mar.

—Implica un centro en beneficio de una ciudad y de un *capitalismo* ya dominante, cualquiera que sea su forma. La multiplicación de los centros representa, ya una forma de juventud, ya una forma de degeneración o de mutación. Frente a las fuerzas de fuera y de dentro, pueden apuntar descentramientos, en efecto, y luego realizarse: las ciudades de vocación internacional, las *ciudades-mundo*, están en competencia sin fin unas con otras, y se reemplazan unas a otras.

—Este espacio, jerarquizado, es una suma de economías particulares, pobres unas, modestas otras, y una sola relativamente rica en su centro. Resultan de ello desigualdades, diferencias de voltaje mediante las que se asegura el funcionamiento del conjunto. De aquí esa «división internacional del trabajo» de la que P. M. Sweezy nos dice que Marx no previó que se «concretaría en un modelo [espacial] de desarrollo y subdesarrollo que iba a oponer la humanidad en dos campos –los *have* y los *have not*— separados por un abismo más radical aún que el que separa a la burguesía del proletariado en los países capitalistas avanzados»[10]. No obstante, no se trata allí de una separación «nueva», sino de una herida antigua y, sin duda, incurable. Existía mucho antes de la época de Marx.

Así, hay tres grupos de condiciones, cada uno de alcance general.

Primera regla: un espacio que varía lentamente

Los límites de una economía-mundo se sitúan allí donde comienza otra economía del mismo tipo, a lo largo de una línea, o mejor dicho de una zona que, tanto de un lado como del otro, no es ventajoso atravesar, económicamente hablando, más que *en casos excepcionales*. Para la mayor parte de los tráficos, y en los dos sentidos, «la pérdida por intercambio superaría a la ganancia»[11]. Por ello, como *regla general*, las fronteras de las economías-mundo se presentan como zonas poco animadas, inertes. Son como envolturas espesas, difíciles de atravesar, a menudo barreras naturales, *no man's lands, no man's seas*. Es el Sáhara, pese a sus caravanas, entre el Africa Negra y el Africa Blanca. Es el Atlántico, vacío en el sur y al oeste de Africa, que forma una barrera durante siglos, frente a un Océano Indico conquistado desde muy temprano para el tráfico, al menos en su parte norte. Es el Pacífico, cuya anexión resulta difícil para la Europa conquistadora: el periplo de Magallanes no es, en suma, más que el descubrimiento de una puerta de entrada en el mar del Sur, no una puerta de entrada y de salida, esto es, de retorno. Para volver a Europa, el periplo terminó por usar la ruta portuguesa del cabo de Buena Esperanza. Ni siquiera los comienzos, en 1572, de los viajes del galeón de Manila lograron superar realmente el obstáculo monstruoso del mar del Sur.

Obstáculos igualmente grandes son los de los confines entre la Europa cristiana y los Balcanes turcos, entre Rusia y China, y entre Europa y Moscovia. En el siglo XVII, el límite oriental de la economía-mundo europea pasaba por el este de Polonia; excluía

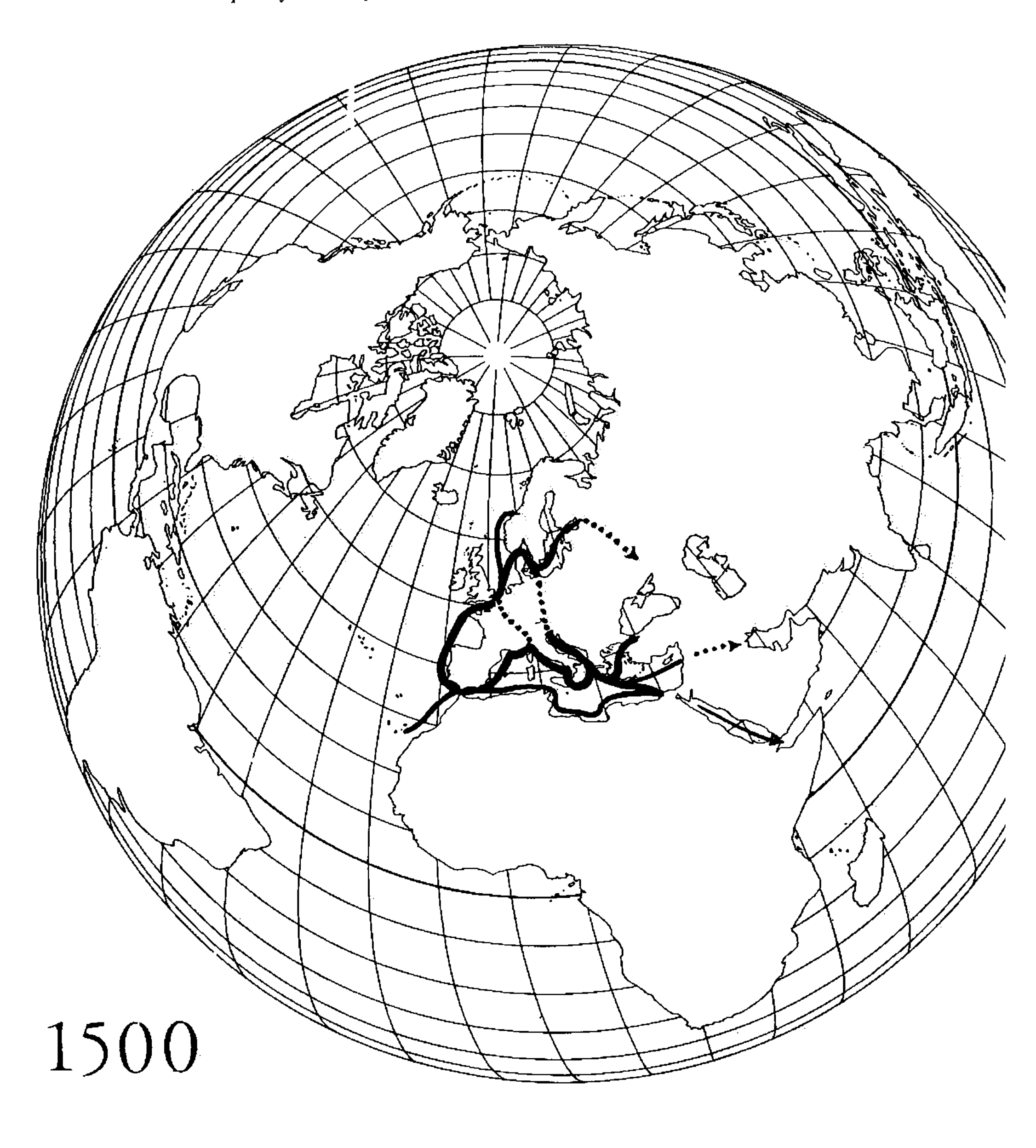
la vasta Moscovia. Esta, para un europeo, era el fin del mundo. A ese viajero[12] que, en 1602, de camino hacia Persia, llega al territorio ruso por Smoliensk, Moscovia se le aparece como un país «grande y vasto», «salvaje, desértico, cenagoso, cubierto de malezas» y de bosques, «cortado por marismas que se atraviesan por rutas hechas con árboles talados» (contó «más de 600 pasos de este género» entre Smoliensk y Moscú, «a menudo en muy mal estado»), un país donde nada se presenta como en otras partes, vacío («es posible recorrer 20 ó 30 millas sin encontrar una villa o una aldea»), con caminos execrables, penosos incluso en la buena estación; en fin, un país «tan cerrado a todo acceso que es imposible entrar o salir de él a hurtadillas, sin un permiso o un salvoconducto del gran duque». Un país impenetrable, según la impresión de un español que, al recordar un viaje de Vilna a Moscú por Smoliensk, alrededor de 1680, afirma que «toda la Moscovia es un bosque continuo», donde no hay más campiñas que las abiertas por el hacha[13]. Todavía a mediados del siglo XVIII, el viajero que iba más allá de Mittau, la capital de Curlandia, no hallaba más refugio que «hospicios piojosos», mantenidos por judíos, «y donde había que acostarse mezclado con las vacas, los cerdos, las gallinas, los patos y una cantidad de israelitas, que exhalaban todos sus olores a causa de una estufa siempre demasiado caliente»[14].

Es conveniente tomar, una vez más, la medida de esas distancias hostiles. Pues es dentro de estas dificultades donde se establecen, crecen, duran y evolucionan las economías-mundo. Necesitan vencer el espacio para dominarlo, y el espacio no cesa de vengarse, imponiendo la reanudación de sus esfuerzos. Es un milagro que Europa haya desplazado sus límites de un solo golpe, o casi de un solo golpe, con los grandes descubrimientos de fines del siglo XV. Pero el espacio abierto es menester mantenerlo, se trate de las aguas atlánticas o del suelo americano. Mantener un Atlántico vacío y una América semivacía no era fácil. Pero tampoco era fácil abrirse camino por otra economía-mundo, tender hacia ella una «antena», un cable de alta tensión. ¡Cuántas condiciones era necesario llenar para que la puerta del comercio de Levante se mantuviese abierta durante siglos, entre dos vigilancias, dos hostilidades...! El éxito de la ruta del cabo de Buena Esperanza habría sido impensable sin este triunfo previo de larga duración. Y consideremos cuántos esfuerzos costará, cuántas condiciones exigirá: su primer obrero, Portugal, se agotará literalmente en ello. La victoria de las caravanas del Islam a través de los desiertos también fue una hazaña, lentamente asegurada por la construcción de una red de oasis y de pozos de agua.

ıda regla: en el centro, iudad capitalista dominante

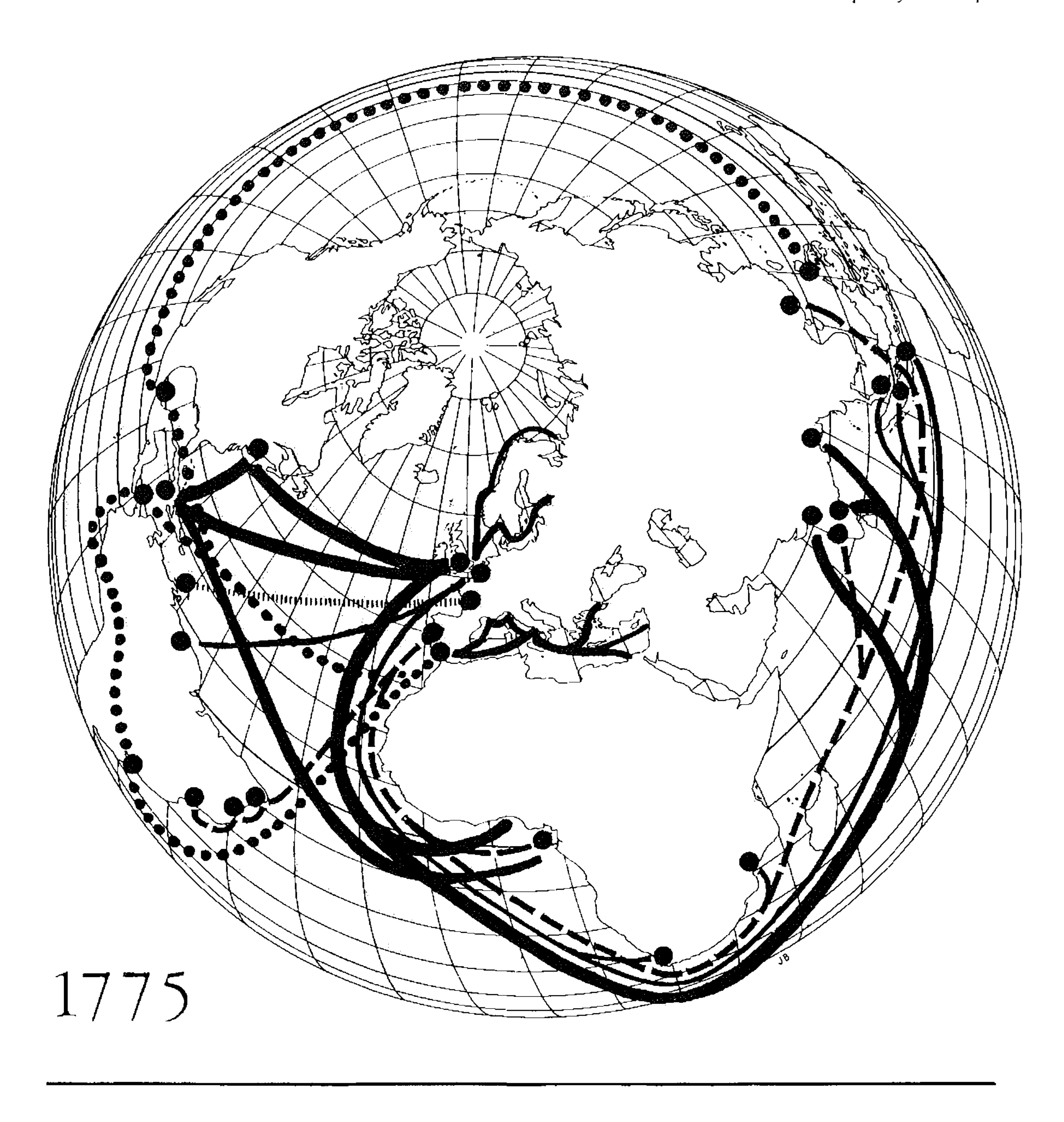
Una economía-mundo posee siempre un polo urbano, una ciudad en el centro de la logística de sus asuntos: las informaciones, las mercancías, los capitales, los créditos, los hombres, los pedidos y las cartas comerciales afluyen a ella y de ella vuelven a partir. Imponen allí la ley los grandes comerciantes, a menudo ricos en exceso.

Ciudades de relevo rodean el polo a una distancia más o menos grande y respetuosa, asociadas o cómplices, más frecuentemente aún obligadas a desempeñar su papel secundario. Su actividad se adapta a la de la metrópoli: montan la guardia a su alrededor, dirigen hacia ella el flujo de los asuntos, redistribuyen o encauzan los bienes que ella les confía, aprovechan su crédito o lo padecen. Venecia no es la única; tampoco Amberes; y tampoco lo será Amsterdam. Las metrópolis se presentan con un séquito, un cortejo; Richard Häpke hablaba, a propósito de aquéllas, de archipiélagos



2 y 3. LAS ECONOMIAS-MUNDO EUROPEAS A ESCALA DEL PLANETA

La economía europea en vías de expansión está representada, según sus tráficos principales, a escala del mundo entero. En 1500, desde Venecia, son explotados en forma directa el Mediterráneo (véase p. 99) la red de las galere da mercato) *y el Occidente; algunos puestos prolongan esa explotación hacia el Báltico, Noruega y, más alla de las escalas de Levante, hacia el Océano Indico.*



En 1775, el pulpo de los tráficos europeos se extiende al mundo entero: deben distinguirse, según sus puntos de partida, los tráficos ingleses, los neerlandeses, los españoles, los portugueses y los franceses. Con respecto a estos últimos, en lo concerniente a África y Asia, es menester imaginarlos confundidos con los otros tráficos europeos. El problema era poner de relieve, ante todo, el papel de las conexiones británicas. Londres se ha convertido en el centro del mundo. En el Mediterráneo y en el Báltico, sólo se destacan los itinerarios esenciales que siguen todas las naves de las diversas naciones mercantiles.

de ciudades, y la expresión es gráfica. Stendhal tenía la ilusión de que las grandes ciudades de Italia, por generosidad, habían cuidado de las menos grandes[15]. Pero, ¿cómo habrían podido destruirlas? Someterlas, sí, y nada más, pues tenían necesidad de sus servicios. Una ciudad-mundo no puede alcanzar y mantener su alto nivel de vida sin el sacrificio, quiéranlo o no, de las otras, a las que aquélla se asemeja —una ciudad es una ciudad— pero de las que difiere: aquélla es una superciudad. Y el primer signo por el que se la reconoce es, precisamente, que sea asistida, servida.

Excepcionales, enigmáticas, estas ciudades rarísimas deslumbran. Por ejemplo, Venecia, que, para Philippe de Commynes, en 1495, es «la ciudad más triunfante que yo haya visto»[16]. O Amsterdam, la cual, a juicio de Descartes, era una especie de «inventario de lo posible»: «¿Qué lugar del mundo —escribe a Guez de Balzac el 5 de mayo de 1631— podría elegirse [...] donde todas las comodidades y todas las curiosidades que se puedan desear sean tan accesibles como aquí?»[17]. Pero estas ciudades deslumbrantes también desconciertan; escapan al observador. ¿Qué extranjero, y en particular qué francés, en tiempos de Voltaire o de Montesquieu, no se empeñaba en comprender, explicar, Londres? El viaje por Inglaterra, género literario, es una empresa de descubrimiento que tropieza siempre con la burlona originalidad de Londres. Pero, ¿quién nos revelaría hoy el verdadero secreto de Nueva York?

Toda ciudad de cierta importancia, sobre todo si da al mar, es un «Arca de Noé», «una verdadera mascarada», una «torre de Babel», como definía a Livorno el presidente de Brosses[18]. Pero, ¿qué decir de las verdaderas metrópolis? Estas se presentan bajo el signo de mezclas extravagantes, tanto Londres como Estambul, Ispahán como Malaca, Surat como Calcuta (ésta desde sus primeros éxitos). En Amsterdam, bajo los pilares de la Bolsa, que es un resumen del universo mercantil, se oyen todos los idiomas del mundo. En Venecia, «si tenéis curiosidad por ver hombres de todas las partes del mundo, vestidos diversamente cada uno a su usanza, id a la plaza de San Marcos o a la de Rialto, y hallaréis toda clase de personas».

Esta población abigarrada y cosmopolita necesita poder vivir y trabajar en paz. El Arca de Noé es la tolerancia obligatoria. Del Estado Veneciano, el señor de Villamont[19] piensa (1590) «que no hay lugar en toda Italia donde se viva con mayor libertad [...], pues, primeramente, es difícil que la Señoría condene a muerte a un hombre; en segundo lugar, allí las armas no están prohibidas[20]; tercero, no hay inquisición por la fe y, finalmente, cada uno vive allí a su antojo y en libertad de conciencia, por lo cual muchos franceses libertinos[21] habitan allí para no ser vigilados y controlados y vivir a sus anchas». Imagino que esa tolerancia innata de Venecia explica en parte su «famoso anticlericalismo»[22], al que yo llamaría mejor su oposición vigilante con respecto a la intransigencia romana. Pero el milagro de la tolerancia se renueva en todas partes donde se instala la convergencia mercantil. Amsterdam la ampara, no sin mérito después de las violencias religiosas entre arminianos y gomaristas (1619-1620). En Londres, el mosaico religioso es de todos los colores. «Hay —dice un viajero francés (1725)[23]— judíos, protestantes alemanes, holandeses, suecos, daneses y franceses; luteranos, anabaptistas, milenarios [*sic*], brownistas, independientes o puritanos y tembladores o cuáqueros.» A los cuales se suman los anglicanos, los prebiterianos y los católicos mismos que, ingleses o extranjeros, suelen asistir a misa en las capillas de los embajadores francés, español o portugués. Cada secta, cada creencia, tiene sus iglesias o sus reuniones. Y cada una se distingue, se diferencia de las demás: los cuáqueros «se reconocen a un cuarto de legua por su indumentaria, su sombrero chato, una pequeña corbata, un traje abotonado hasta arriba y los ojos casi siempre cerrados»[24].

Quizá la característica más acusada de estas superciudades sea su precoz e intensa diversificación social. Abrigan a todos los proletariados, las burguesías, los patriciados amos de la riqueza y el poder, y tan seguros de sí mismos que pronto no se molestarán

en hacer gala, como en tiempos de Venecia o de Génova, del título de *nobili*[25]. Patriciado y proletariado «divergen», en resumidas cuentas; los ricos se hacen más ricos, y los pobres más miserables aún, pues el mal eterno de las ciudades capitalistas con excesiva tensión es la carestía, para no decir la inflación sin tregua. Esta obedece a la naturaleza misma de las funciones urbanas superiores, cuyo destino es dominar las economías adyacentes. Alrededor de sus precios altos, la economía se pone en orden, refluye sobre sí misma. Pero, atrapadas en esta tensión, la ciudad y la economía que llegan a ella corren el riesgo de quemarse. En Londres o en Amsterdam, la carestía de la vida por momentos ha pasado el límite de lo soportable. Hoy Nueva York se vacía de sus comercios y empresas, que huyen de las tasas enormes de las cargas e impuestos locales.

Y sin embargo, los grandes polos urbanos atraen demasiado el interés y la imaginación para que su llamada no sea oída, como si cada uno esperase participar en la fiesta, en el espectáculo, en el lujo y olvidar las dificultades de la vida cotidiana. Las ciudades-mundo exhiben su esplendor. Si a ello se agregan los espejismos del recuerdo, la imagen se agranda hasta el absurdo. En 1643, un guía de viajeros[26] evoca la Amberes del siglo anterior: una ciudad de 200.000 habitantes, «tanto nacionales como extranjeros», capaz de reunir «al mismo tiempo 2.500 navíos en su puerto [donde esperaban] anclados durante un mes sin poder descargar»; una ciudad riquísima que había entregado a Carlos V «300 toneladas de oro» y adonde llegaban cada año «500 millones en plata y 130 millones en oro», «sin contar el dinero del cambio que va y viene como el agua del mar». Todo eso es un sueño. ¡Humo! Pero el proverbio, por una vez, tiene razón: ¡no hay humo sin fuego! En 1587, Alonso Morgado, en su *Historia de Sevilla,* afirmaba «que con los tesoros importados en la ciudad, ¡se podrían cubrir todas sus rutas con pavimentos de oro y plata!»[27].

Segunda regla (continuación): las primacías urbanas se suceden

Las ciudades dominantes no lo son *in aeternum:* se reemplazan. Esto es verdad en la cumbre y en todos los niveles de la jerarquía urbana. Estas transferencias, se produzcan donde se produzcan (en la cumbre o en la mitad de la pendiente), vengan de donde vengan (por razones puramente económicas o no), son siempre significativas; rompen con las historias tranquilas y abren perspectivas tanto más preciosas cuanto que son raras. Que Amsterdam sustituya a Amberes, que Londres suceda a Amsterdam o que, hacia 1929, Nueva York prevalezca sobre Londres, se trata cada vez de una enorme masa de historia que oscila, revelando la fragilidad del equilibrio anterior y las fuerzas del que se va a establecer. Todo el círculo de la economía-mundo se ve afectado por ella y su repercusión nunca es únicamente económica, como puede sospecharse de antemano.

Cuando, en 1421, los Ming cambiaron de capital al abandonar Nankín, abierta por el privilegio del Río Azul a la navegación marítima, para instalarse en Pekín, frente a los peligros de la frontera manchú y mongol, la enorme China, economía-mundo masiva, cambió sin remisión, volvió la espalda a cierta forma de economía y de acción abierta a las facilidades del mar. Una metrópoli sorda, emparedada, echó raíces en el corazón de las tierras, atrayendo todo a ella. Consciente o inconsciente, fue sin duda una elección decisiva. En la competencia por el cetro del mundo, fue en ese momento cuando China perdió una partida en la que se había empeñado, sin saberlo mucho, con las expediciones marítimas de comienzos del siglo XV desde Nankín.

Una aventura análoga supone la elección de Felipe II en 1582. Cuando España, *políticamente*, domina Europa, Felipe II conquista Portugal (1580) e instala su gobierno en Lisboa, donde residirá durante casi tres años. Con ello, Lisboa obtuvo un peso enorme. Situada frente al océano, es el lugar ideal desde donde controlar y dominar el mundo. Valorizada por el Rey Católico y la presencia gubernamental, la flota hispánica expulsará a los franceses de las Azores en 1583, y los prisioneros serán colgados, sin otra forma de proceso, de las vergas de los navíos. Por ello, abandonar Lisboa en 1582 era renunciar a un puesto desde donde se dominaba la economía del Imperio, para encerrar la fuerza española en el corazón prácticamente inmóvil de Castilla, en Madrid. ¡Qué error! La Armada Invencible, preparada desde tiempo atrás, camina en 1588 hacia el desastre. La acción española se vio afectada por este repliegue, y los contemporáneos tuvieron conciencia de ello. En la época de Felipe IV, todavía habrá abogados que recomienden al Rey Católico[28] realizar «el viejo sueño portugués» de trasladar de Madrid a Lisboa el centro de su monarquía. «A ningún príncipe le importa tanto el poder marítimo como al de España —escribe uno de ellos—, pues solamente mediante las fuerzas marítimas se creará un cuerpo único con tantas provincias tan alejadas unas de otras»[29]. Retomando la misma idea en 1638, un autor militar prefigura el lenguaje del almirante Mahal: «La potencia que mejor conviene a las armas de España es la que se sitúa en el mar, pero esta cuestión de Estado es tan conocida que no la discutiré, aunque juzgase que es el lugar oportuno»[30].

Comentar lo que no ha ocurrido, pero hubiera podido ocurrir, es un juego. Lo único seguro es que si Lisboa, respaldada por la presencia del Rey Católico, hubiese resultado victoriosa, no habría existido Amsterdam, o al menos no tan pronto. Pues en el centro de una economía-mundo no puede haber más que un polo a la vez. El éxito de uno supone, a un plazo más o menos largo, el retroceso del otro. En tiempos de Augusto, en el Mediterráneo romano, Alejandría rivaliza con Roma, que va a ganar. En la Edad Media, en la lucha por adueñarse de la riqueza explotable de Oriente, será necesario que prevalezca una ciudad, Génova o Venecia. Su prolongado duelo quedará indeciso hasta la Guerra de Chioggia (1378-1381), que terminará con la victoria brusca de Venecia. Las ciudades-estado de Italia se disputaron la supremacía con una aspereza que no superarán sus herederos, los Estados y naciones modernos.

Estas oscilaciones hacia el éxito o el fracaso corresponden a verdaderas conmociones. Si la capital de una economía-mundo cae, se registran fuertes sacudidas a lo lejos, hasta la periferia. Además, es en las márgenes, verdaderas o seudocolonias, donde el espectáculo resulta cada vez más revelador. Cuando Venecia pierde su cetro, pierde también su imperio: Negroponto, en 1540; Chipre (que era su más precioso bien), en 1572; Candia, en 1669. Amsterdam establece su superioridad: Portugal pierde su imperio de Extremo Oriente, y más tarde está a punto de perder Brasil. Francia, desde 1762, pierde la primera partida seria de su duelo contra Inglaterra: renuncia al Canadá y prácticamente a todo porvenir seguro en la India. Londres, en 1815, se afirma en la plenitud de su fuerza: España, en ese momento, ha perdido o va a perder América. De igual manera, a partir de 1929, el mundo centrado hasta la víspera en Londres va a centrarse en adelante en Nueva York: a partir de 1945, Europa perderá todos los imperios coloniales, uno tras otro, el inglés, el holandés, el belga, el francés, el español (o lo que quedaba de él), y en nuestros días el portugués. Esta repetición de las liberaciones coloniales no es fortuita: son cadenas de dependencia que se han roto. ¿Es difícil imaginar las repercusiones que acarrearía hoy, en el universo entero, el fin de la hegemonía «americana»?



Símbolo de la potencia inglesa en el mar: la derrota de la Armada Invencible. Detalle de una tela anónima del National Maritime Museum de Greenwich (Londres). (Clisé del Museo.)

Segunda regla (continuación y fin): dominaciones urbanas más o menos completas

La expresión «ciudades dominantes» no debe hacer creer que se trata siempre del mismo tipo de éxitos y de fuerzas urbanas; esas ciudades centrales están, en el curso de la historia, más o menos bien armadas y sus diferencias e insuficiencias relativas, consideradas de cerca, inspiran reinterpretaciones bastante justas.

Si tomamos la secuencia clásica de las ciudades dominantes de Occidente: Venecia, Amberes, Génova, Amsterdam y Londres, sobre las que volveremos ampliamente, comprobaremos que las tres primeras no poseen el arsenal completo de la dominación económica. A fines del siglo XIV, Venecia es una ciudad mercantil en plena expansión; pero sólo está a medias impulsada y animada por la industria, y si bien tiene su marco financiero y bancario, este sistema de crédito sólo funciona en el interior de la economía veneciana, es un motor endógeno. Amberes, prácticamente desprovista de marina, ha abrigado al capitalismo mercantil de Europa, ha sido para el tráfico y los negocios una especie de «albergue español». Cada uno encontraba allí lo que aportaba a ella. Génova, más tarde, no ejercerá más que una primacía bancaria, a semejanza de Florencia en los siglos XIII y XIV, y si desempeña los primeros papeles, es porque tiene como cliente al rey de España, dueño de metales preciosos, y también porque hubo, entre los siglos XVI y XVIII, cierta indecisión en la fijación del centro de gravedad de Europa: Amberes ya no desempeñaba ese papel, y Amsterdam todavía no lo desempeñaba; se trata, a lo sumo, de un entreacto. Con Amsterdam y Londres, las ciudades-mundo poseen el arsenal complejo de la potencia económica, se han apoderado de todo, desde el control de la navegación hasta la expansión mercantil e industrial y el abanico completo del crédito.

Lo que varía también, de una dominación a otra, es el encuadramiento de la potencia política. Desde este punto de vista, Venecia había sido un Estado fuerte, independiente; a comienzos del siglo XV, se había apoderado de la Tierra Firme, protección vasta y cercana a ella; desde 1204, poseía un imperio colonial. En cambio, Amberes no tendrá, por así decirlo, ninguna potencia política a su disposición. Génova no era más que un esqueleto territorial: renunció a la independencia política, optando por ese otro medio de dominación que es el dinero. Amsterdam se adjudica de alguna manera la propiedad de las Provincias Unidas, quiéranlo éstas o no. Pero en definitiva, su «reino» no representa más que la *Terraferma* veneciana. Con Londres, todo cambia, porque la enorme ciudad dispone del mercado nacional inglés y, más tarde, del conjunto de las Islas Británicas, hasta el día en que, habiendo cambiado el mundo de escala, ese aglomerado de potencia no será más que la pequeña Inglaterra frente a un mastodonte: los Estados Unidos.

En resumen, seguida a grandes rasgos, la historia sucesiva de las ciudades dominantes de Europa, desde el siglo XIV, diseña de antemano la evolución de las economías-mundo subyacentes, más o menos ligadas y mantenidas, que oscilan entre centros fuertes y centros débiles. Esta sucesión aclara también, dicho sea de paso, los valores variables de las armas de la dominación: navegación, negocios, industria, crédito, potencia o violencia política, etcétera.

Tercera regla: las diversas zonas están jerarquizadas

Las diversas zonas de una economía-mundo miran hacia un mismo punto, el centro: «polarizadas», forman ya un conjunto de múltiples coherencias. Como dirá la Cámara de Comercio de Marsella (1763): «Todos los comercios están ligados y, por así decirlo, se dan la mano»[31]. Un siglo antes, en Amsterdam, un observador deducía ya del caso de Holanda «que había tal unión entre todas las partes del comercio del universo que ignorar alguna de ellas era conocer mal las otras»[32].

Y, una vez establecidos, los vínculos duran.

Cierta pasión ha hecho de mí un historiador del Mediterráneo de la segunda mitad del siglo XVI. En la imaginación, he navegado, hecho escala, trocado y vendido en todos sus puertos durante medio siglo largo. Luego tuve que abordar la historia del Mediterráneo de los siglos XVII y XVIII. Pensé que su singularidad iba a desorientarme, que me sería necesario, para situarme, un nuevo aprendizaje. Pero pronto me percaté de que estaba en lugar conocido, en 1660 ó 1670, e incluso en 1750. El espacio de la base, los itinerarios, la extensión de las rutas, las producciones, las mercaderías intercambiadas, las escalas, todo permanecía, poco más o menos, en el mismo lugar. En total, algunas mutaciones aquí o allí, pero relacionadas casi únicamente con la superestructura, lo cual es a la vez mucho y casi nada, aun si este casi nada —el dinero, los capitales, el crédito, una demanda acrecentada o disminuida de tal o cual producto— puede dominar una vida espontánea, prosaica y «natural». Sin embargo, ésta prosigue sin saber exactamente que los verdaderos amos ya no son los de la víspera, y en todo caso sin preocuparse mucho por ello. Que el aceite de Apulia, en el siglo XVIII, se exporte al norte de Europa, por Trieste, Ancona, Nápoles y Ferrara, y mucho menos a Venecia[33], ciertamente interesa, pero, ¿es tan importante para los campesinos de los olivares?

A través de esta experiencia me explico la construcción de las economías-mundo y de los mecanismos gracias a los cuales el capitalismo y la economía de mercado coexisten, se penetran mutuamente, sin confundirse siempre. A ras del suelo y en el curso del agua, siglos y siglos organizaron cadenas de mercados locales y regionales. El destino de esta economía local que funciona por sí misma es el de ser periódicamente objeto de una integración, de un reordenamiento «racional» en provecho de una zona y una ciudad dominantes, y ello durante uno o dos siglos, hasta la aparición de un nuevo «organizador». Es como si la *centralización* y la *concentración*[34] de los recursos y de las riquezas se hiciesen necesariamente a favor de ciertos lugares de elección de la *acumulación.*

Un caso significativo, para no salirnos del marco del ejemplo anterior, es la utilización del Adriático en beneficio de Venecia. A este mar que la Señoría controla al menos desde 1383, con la toma de Corfú, y que para ella es una especie de *mercado nacional,* lo llama «su golfo» y dice haberlo conquistado al precio de su sangre. Sólo en los días tempestuosos del invierno, interrumpe el desfile de sus galeras de dorada proa. Pero Venecia no ha inventado este mar; no ha creado las ciudades que lo bordean; las producciones de los países ribereños, sus intercambios y hasta sus pueblos de marinos, los ha hallado ya constituidos. No ha tenido más que reunir en su mano, como otros tantos hilos, los tráficos que allí se realizaban antes de su intrusión: el aceite de Apulia, la madera para barcos de los bosques de Monte Gargano, las piedras de Istria, la sal que reclaman —de una y otra orilla— los hombres, y los rebaños, los vinos, el trigo, etcétera. Reunió también a viajantes de comercio, centenares, millares de barcos y veleros, y todo eso lo remodeló luego a la medida de sus propias necesidades y lo integró en su propia economía. Esta toma de posesión es el proceso, el «modelo»,

que preside la construcción de toda economía-mundo, con sus monopolios evidentes. La Señoría pretende que *todos* los tráficos del Adriático deben encaminarse hacia su puerto y pasar bajo su control, cualquiera que sea su destino: se esfuerza en ello, lucha incansablemente contra Segna y Fiume, ciudades de bandidos, no menos que contra Trieste, Ragusa y Ancona, rivales mercantiles[35].

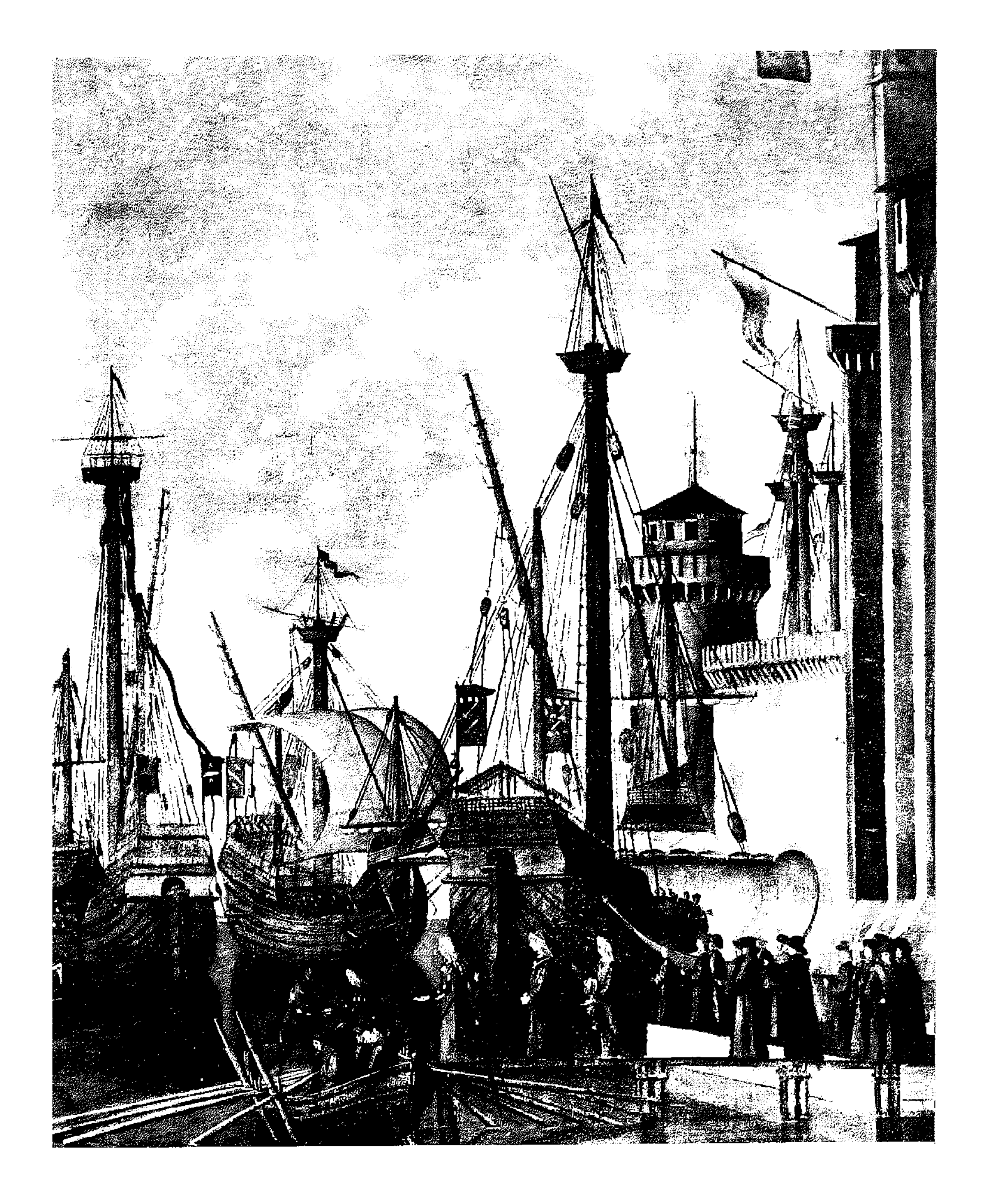
Se vuelve a encontrar en otras partes el esquema de la dominación veneciana. En lo esencial, reposa sobre una dialéctica oscilante entre una economía de mercado que se desarrolla casi por sí misma, espontáneamente, y una economía predominante que dirige esas actividades menores, las orienta y las tiene a su merced. Hablábamos del aceite de Apulia, acaparado durante largo tiempo por Venecia. O pensemos en que, para lograr esto, Venecia, hacia el 1580, tenía en la región productora más de 500 mercaderes bergamascos[36], súbditos suyos, dedicados a reunir, almacenar y organizar las expediciones. Así, la economía superior envuelve la producción, dirige su salida. Para tener éxito, le parecen buenos todos los medios, en particular, los créditos otorgados en el momento oportuno. Del mismo modo impusieron los ingleses su supremacía en Portugal, después del Tratado de lord Methuen (1703). Y de igual modo los norteamericanos expulsaron a los ingleses de América del Sur, después de la Segunda Guerra Mundial.

Tercera regla (continuación): zonas de tipo Thünen

Podemos hallar una explicación (no la explicación) en Johann Heinrich von Thünen (1780-1851), que fue, junto con Marx, el más grande economista alemán del siglo XIX[37]. Cada economía-mundo, en todo caso, obedece al esquema que él ha trazado en su obra *Der isolierte Staat* (1826). «Imaginémonos —escribe— una gran ciudad en medio de una llanura fértil, que no esté atravesada por un río navegable ni por un canal. Dicha llanura está formada por un suelo totalmente homogéneo y, en su integridad, apto para el cultivo. A una distancia bastante grande de la ciudad, la llanura termina en el límite con una zona salvaje, sin cultivar, por la que nuestro Estado se halla completamente separado del resto del mundo. Además, la llanura no contiene ninguna ciudad fuera de la gran ciudad mencionada»[38]. Saludemos, una vez más, esa necesidad de la economía de salir de lo real para, luego, comprenderlo mejor[39].

La ciudad única y la campiña única actúan una sobre otra en el aislamiento. Estando determinada cada actividad sólo por la distancia (ya que ninguna diferencia en los suelos predispone a una u otra sección para un cultivo particular), se delinean por sí mismas zonas concéntricas a partir de la ciudad; primer círculo, los jardines, los cultivos de hortalizas (los cuales están adheridos al espacio urbano, e incluso invaden sus intersticios libres) y, además, la producción lechera; luego, segundo y tercer círculos, los cereales, la cría de ganado. Tenemos ante los ojos un microcosmos cuyo modelo puede aplicarse, como lo ha hecho G. Niemeier[40], a Sevilla y Andalucía; o, como lo hemos esbozado, a las regiones que abastecen a Londres o París[41], o, en verdad, a cualquier otra ciudad. La teoría es fiel a la realidad, en la medida en que el modelo propuesto está casi vacío y en que, para retomar una vez más la imagen de la posada española, se lleva consigo todo aquello de lo que se servirá.

No reprocharé al modelo de Thünen que no da cabida a la implantación y el desarrollo de la industria (que existía mucho antes de la revolución inglesa del sigio XVIII) ni que describe una campiña abstracta donde la distancia —como *deus ex machina*—



Los barcos redondos atracan en Venecia. V. Carpaccio, Leyenda de Santa Ursula, *detalle de la partida de los novios. (Foto Anderson-Giraudon.)*

describe por sí misma círculos de actividades sucesivas y donde no aparecen burgos ni aldeas, es decir, ninguna de las realidades humanas del mercado. De hecho, toda transposición a un ejemplo real de este modelo demasiado simplificado permite reintroducir esos elementos ausentes. Lo que yo criticaría, en cambio, es que el concepto tan fuerte de *desigualdad* no entra en ninguna parte en el esquema. La desigualdad de las zonas es patente, pero se la admite sin explicación. La «gran ciudad» domina su campiña, y eso es todo. Pero, ¿por qué la domina? El intercambio entre campo y ciudad que crea la circulación elemental del cuerpo económico es un buen ejemplo, diga Adam Smith[42] lo que diga, de intercambio desigual. Esta desigualdad tiene sus orígenes, su génesis[43]. Los economistas descuidan demasiado, a este respecto, la evolución histórica, que, sin duda alguna, ha tenido algo que decir desde muy temprano.

Tercera regla (continuación): el esquema espacial de la economía-mundo

Toda economía-mundo es un encaje, una yuxtaposición, de zonas ligadas unas con otras, pero *a niveles diferentes*. En concreto, se delinean, *al menos*, tres «áreas», tres categorías: un centro estrecho, regiones segundas bastante desarrolladas y, por último, enormes márgenes exteriores. Y, necesariamente, las cualidades y características de la sociedad, la economía, la técnica, la cultura y el orden político cambian según nos desplazamos de una zona a otra. Tenemos aquí una explicación de largo alcance, sobre la cual Immanuel Wallerstein ha construido toda su obra, *The modern World-system* (1974).

El centro, el «corazón», reúne todo lo más avanzado y diversificado. El anillo siguiente sólo tiene una parte de estas ventajas, aunque participa de ellas: es la zona de los «brillantes segundos». La inmensa periferia, con sus poblaciones poco densas, es, por el contrario, el arcaísmo, el atraso, la explotación fácil por otros. Esta geografía discriminatoria, todavía hoy, hace caer en la trampa y explica la historia general del mundo, aunque ésta, a veces, también crea ella misma la trampa por su connivencia.

La región central no tiene nada de misterioso: cuando Amsterdam es el «almacén» del mundo, las Provincias Unidas (o al menos las más activas de ellas) son la zona central; cuando Londres impone su supremacía, Inglaterra (si no todas las Islas Británicas) se sitúa en el corazón del conjunto. Cuando Amberes, a comienzos del siglo XVI, se despierta una bella mañana en el centro de los tráficos de Europa, los Países Bajos, como decía Henri Pirenne, se convierten en «el suburbio de Amberes»[44], y el vasto mundo en su enorme suburbio. La «fuerza [...] de bombeo y atracción de estos polos de crecimiento»[45] es evidente.

La caracterización es más difícil, en cambio, cuando se trata de situar en todo su espesor, en la vecindad de esta zona central, las regiones contiguas a ella, inferiores a ella, pero a veces muy poco, y que, al tender a incorporarse a ella, la presionan por todas partes, se mueven más que las otras. Las diferencias no son siempre de un relieve acusado: para Paul Bairoch[46], los desniveles entre estas zonas económicas eran ayer mucho más débiles que hoy; Hermann Kellenbenz incluso duda de su realidad[47] Sin embargo, abruptas o no, las diferencias existen, como lo indican los criterios de los precios, los salarios, los niveles de vida, el producto nacional, la renta *per capita* y los balances comerciales, al menos siempre que dispongamos de las cifras.

El criterio más simple, si no el mejor, y en todo caso el más inmediatamente accesible, es la presencia o ausencia, en tal o cual región, de colonias mercantiles *extranje-*

ras. Si tiene un papel importante en una ciudad determinada, en un país determinado, el comerciante extranjero pone de relieve, por sí solo, la inferioridad de la ciudad o del país con respecto a la economía de la que él es representante o emisario. Tenemos muchos ejemplos de tales superioridades: los mercaderes banqueros genoveses en Madrid, en tiempos de Felipe II; los mercaderes holandeses en Leipzig en el siglo XVII; los mercaderes ingleses en Lisboa en el siglo XVIII; o los italianos —ellos, sobre todo—, en Brujas, en Amberes y en Lyon tanto como en París (al menos hasta Mazarino). Hacia 1780, «en Lisboa y en Cádiz, todas las casas comerciales son sucursales extranjeras», *Alle Häuser fremde Comptoirs sind*[48]. La misma situación, o poco más o menos, se daba en Venecia en el siglo XVIII[49].

Toda ambigüedad se disipa, en cambio, cuando se penetra en los países de la periferia. Allí, es imposible equivocarse: son países pobres, arcaizantes, donde el rango social dominante es a menudo la servidumbre o aun la esclavitud (no hay campesinos libres, o que pretenden serlo, más que en el corazón de Occidente). Son países apenas insertados en la economía monetaria. Países donde apenas existe la división del trabajo; donde el campesino desempeña todos los oficios a la vez; donde los precios monetarios, cuando existen, son irrisorios. Toda vida demasiado barata, por lo demás, es en sí misma un indicio de subdesarrollo. Un predicador húngaro, Martino Szepsi Combor, al volver a su país en 1618, «observa el alto nivel del precio de los productos alimenticios en Holanda e Inglaterra; la situación empieza a cambiar en Francia, y luego en Alemania, Polonia y Bohemia el precio del pan sigue bajando a todo lo largo del viaje, hasta Hungría»[50] Hungría es ya casi el fin de la escalera. Pero se puede ir más lejos aún: en Tobolsk, Siberia, «las cosas necesarias para la vida son tan baratas que un hombre común puede allí vivir muy bien por diez rublos al año»[51].

Las regiones atrasadas, al margen de Europa, ofrecen numerosos modelos de estas economías marginales. La Sicilia «feudal» en el siglo XVIII; Cerdeña, en cualquier época; los Balcanes turcos; Mecklemburgo, Polonia, Lituania, vastas regiones drenadas en beneficio de los mercados de Occidente, condenadas a adaptar su producción menos a las necesidades locales que a la demanda de los mercados exteriores; Siberia, explotada por la economía-mundo rusa. Pero también las islas venecianas de Levante, donde la demanda exterior de pasas y de vinos generosos consumidos hasta en Inglaterra impuso, desde el siglo XV, un monocultivo invasor y destructor de los equilibrios locales.

Sin duda, hay *periferias* por todo el mundo. Tanto antes como después de Vasco da Gama, los negros buscadores de oro y cazadores de las regiones primitivas del Monomotapa, en la costa oriental de Africa, trocaban el metal amarillo y el marfil por cotonadas de la India. China no cesa de extenderse en sus confines y de invadir países «bárbaros», como los califican los textos chinos. Pues la imagen china de estos pueblos es la misma que la de los griegos de la época clásica con respecto a las poblaciones que no hablaban griego: en Vietnam, como en Insulindia, no hay más que *bárbaros*. Sin embargo, los chinos distinguen en Vietnam entre bárbaros adaptados a la cultura china y bárbaros no adaptados a ella. Según un historiador chino del siglo XVI, sus compatriotas «llamaban bárbaros *crudos* a los que se mantenían independientes y conservaban sus costumbres primitivas, y bárbaros *cocidos* a los que habían aceptado más o menos la civilización china, sometiéndose al Imperio». Aquí, política, cultura, economía y modelo social intervienen conjuntamente. Lo *crudo* y lo *cocido*, en esta semántica, según explica Jacques Dournes, expresan también la oposición entre cultura y naturaleza, donde la crudeza se señala, ante todo, por la desnudez de los cuerpos: «Cuando los Pötao [«reyes» de las montañas] paguen el tributo a la corte [adherida a las costumbres chinas] de Annam, ésta los cubrirá de vestidos»[52].

Relaciones de dependencia se perciben también en la gran isla de Hainan, vecina del litoral sur de China. Montañosa, independiente en su centro, la isla está poblada



Un «bárbaro crudo»: dibujo chino que representa a un camboyano semidesnudo con una concha en la mano. Grabado tomado del Tche Kong Tou. *(B.N.)*

por no-chinos, primitivos, a decir verdad, mientras que la región baja, cubierta de arrozales, está ya en manos de campesinos chinos. Los montañeses, saqueadores de vocación, pero también expulsados a veces como bestias salvajes, truecan gustosamente maderas duras (madera de palo del águila y de *calambaa*) y oro en polvo mediante una especie de comercio mudo, por el cual los mercaderes chinos depositan «primero sus telas y mercerías en sus montañas»[53]. Dejando de lado la transacción muda, estos trueques se asemejan a los de la costa atlántica del Sáhara en tiempos de Enrique el Navegante, cuando se intercambiaban paños, telas y mantas de Portugal por oro en polvo y esclavos negros que llevaban a la costa los nómadas beréberes.

Tercera regla (continuación): ¿zonas neutras?

Sin embargo, las zonas atrasadas no están distribuidas exclusivamente en las verdaderas periferias. En realidad, salpican las mismas regiones centrales con múltiples manchas regionales, con las dimensiones modestas de un «país» o un cantón, de un valle montañoso aislado o de una zona poco accesible porque está situada lejos de las rutas. Así, *todas* las economías avanzadas están como perforadas por innumerables pozos fuera del *tiempo del mundo* y donde el historiador en busca de un pasado casi siempre inaccesible tiene la impresión de sumergirse como si practicara pesca submarina. Me he esforzado, durante estos últimos años y más de lo que permitirían suponer los dos

primeros volúmenes de esta obra, por captar esos destinos elementales, todo ese tejido histórico particular que nos sitúa por debajo o al margen del mercado; la economía de intercambio elude esas regiones apartadas, que, por lo demás, no son humanamente más desdichadas ni más felices que las otras, como lo he dicho más de una vez.

Pero una pesca semejante raramente es fructífera: faltan los documentos, y los detalles que se recogen son más pintorescos que útiles. Ahora bien, lo que quisiéramos reunir son elementos para juzgar la densidad y la naturaleza de la vida económica en la vecindad de ese plano cero. Ciertamente, es pedir demasiado. Pero lo que no plantea duda alguna es la existencia de tales zonas «neutras», casi fuera de los intercambios y las mezclas. En el espacio francés, todavía en el siglo XVIII, estos universos a contrapelo se encuentran tanto en el interior aterrador de Bretaña como en el macizo alpino de Oisans[54] o en el valle de Morzine[55], más allá del paso de Montets, o en el valle alto de Chamonix, cerrado al mundo exterior antes de los comienzos del alpinismo. La historiadora Colette Baudouy[56] ha tenido la suerte inaudita de encontrar, en 1970, en Cervières, en el Briançonnais, una comunidad de campesinos montañeses que «seguía viviendo a un ritmo ancestral, según las mentalidades del pasado, y produciendo con técnicas agrícolas antiguas, sobreviviendo [en suma] al naufragio general de sus vecinas». Y ella ha sabido sacar provecho del hallazgo.

En todo caso, el hecho de que puedan existir tales *grupos aislados* en la Francia de 1970 hace aconsejable no asombrarse de que en Inglaterra, en vísperas de la Revolución Industrial, se presenten a cada paso al viajero o al indagador regiones atrasadas. David Hume[57] (1711-1776) señalaba, a mediados del siglo XVIII, que en Gran Bretaña e Irlanda no faltaban regiones donde la vida era tan barata como en Francia. Esta es una manera indirecta de hablar de regiones que hoy llamaríamos «subdesarrolladas», donde la vida sigue su estilo tradicional, donde los campesinos tienen a su disposición los recursos de una caza abundante, de salmones y truchas que pululan en los ríos. En cuanto a los hombres, habría que hablar de salvajismo. Así, en la región de Fens, al borde del golfo de Wash, en el momento en que se emprenden allí enormes bonificaciones al modo holandés, a comienzos del siglo XVII, los trabajos hidráulicos provocan el nacimiento de campiñas capitalistas allí donde no existían hasta entonces más que hombres libres, habituados a la pesca y la caza acuática; estos hombres primitivos lucharán ferozmente para preservar su vida, atacando a los ingenieros y los terraplenadores, destruyendo los diques y asesinando a los obreros malditos[58]. Tales conflictos, de la modernización contra el arcaísmo, se reproducen todavía ante nuestros ojos, tanto en la Campania interior como en otras regiones del mundo[59]. No obstante, estas violencias son *relativamente* raras. Por lo general, la «civilización», cuando lo necesita, tiene mil medios para seducir a, y penetrar en, las regiones que antes había abandonado durante largo tiempo a sí mismas. Pero, ¿es tan diferente el resultado?



Encuentro de dos economías-mundo. Un mercader occidental en los lugares de producción de especias. Ilustración del Libro des Merveilles, *Marco Polo, siglo XV. B.N., Ms. fr. 2810. (Clisé B.N.)*

Tercera regla (continuación y fin): envoltura e infraestructura

Una economía-mundo se presenta como una inmensa envoltura. *A priori,* considerando los medios de comunicación de antaño, debería reunir fuerzas considerables para asegurar su buen funcionamiento. Ahora bien, sólo funciona sin problemas, aunque no tenga densidad ni espesor, protección y fuerza eficaces, en su zona central y en las

regiones cercanas que la rodean. Y aun éstas, ya las observemos en el círculo de Venecia, ya en el de Amsterdam o Londres, abarcan zonas de economías menos vivas, menos ligadas a los centros de decisión. Todavía hoy, Estados Unidos tiene sus regiones subdesarrolladas en el interior mismo de sus fronteras.

Por consiguiente, tanto si se considera una economía-mundo en su despliegue por la superficie del globo como si se considera en su profundidad, en su zona central, se impone el mismo hecho asombroso: la máquina funciona y, sin embargo (pensemos sobre todo en las primeras ciudades dominantes del pasado europeo), dispone de escasa potencia. ¿Cómo ha sido posible tal éxito? Esta pregunta se replanteará a lo largo de toda esta obra, sin que nuestras respuestas puedan ser perentorias: que Holanda logre obtener sus ventajas comerciales en la Francia hostil de Luis XIV o que Inglaterra se apodere de la inmensa India son proezas, es verdad, que se hallan en el límite de lo incomprensible.

¿Se nos permitirá, sin embargo, sugerir una explicación mediante el artificio de una imagen?

He aquí un bloque de mármol[60] elegido en las canteras de Carrara por Miguel Angel o alguno de sus contemporáneos; es un gigante, por su peso, que sin embargo será extraído por medios elementales y luego desplazado gracias a fuerzas seguramente modestas: un poco de pólvora, que se utiliza desde hace mucho tiempo en las canteras y las minas, dos o tres palancas, una docena de hombres (lo sumo), cordajes, una yunta de bueyes, troncos de madera para un eventual camino de rodadura, un plano inclinado... ¡y la partida está jugada! Está jugada porque el gigante está pegado al suelo por su peso; porque representa una fuerza enorme, pero inmóvil, neutralizada. ¿Acaso la masa de la actividades elementales no está, también, atrapada, cautiva, fijada al suelo y, por lo mismo, no es más fácilmente manejable *desde arriba*? Los mecanismos y palancas que permiten estas proezas son un poco de dinero contante y sonante, de metal blanco que llegara a Dantzig o Messina, la oferta tentadora de un crédito, de un poco de dinero «artificial» o de un producto raro y codiciado... O al sistema mismo de los mercados. En el extremo de las cadenas mercantiles, los precios altos son incitaciones continuas: basta una señal para que todo se ponga en movimiento. Añadamos a ello la fuerza de la costumbre: la pimienta y las especias se han presentado durante siglos en las puertas de Levante para encontrarse allí con el precioso metal blanco.

Claro está que también existe la violencia: las escuadras portuguesas u holandesas facilitaron las operaciones comerciales mucho antes de «la época de la cañonera». Pero más frecuentemente aún, fueron medios aparentemente modestos los que han manejado insidiosamente las economías dependientes. Esto es válido, ciertamente, para todos los mecanismos de la economía-mundo, tanto para el centro con respecto a las periferias como para el centro con respecto a sí mismo. Pues el centro, repitámoslo, está estratificado, dividido, contra él mismo. Y las periferias también lo están: «Es notorio que en Palermo —escribe un cónsul ruso[61]— casi todos los artículos son un 50% más caros que en Nápoles.» Pero olvida precisar qué entiende por «artículos» y qué excepciones implican el correctivo «casi». Queda a nuestro cuidado imaginar la respuesta y los movimientos que pueden implicar estos desniveles entre las capitales de los dos reinos que forman el sur desvalorizado de Italia.

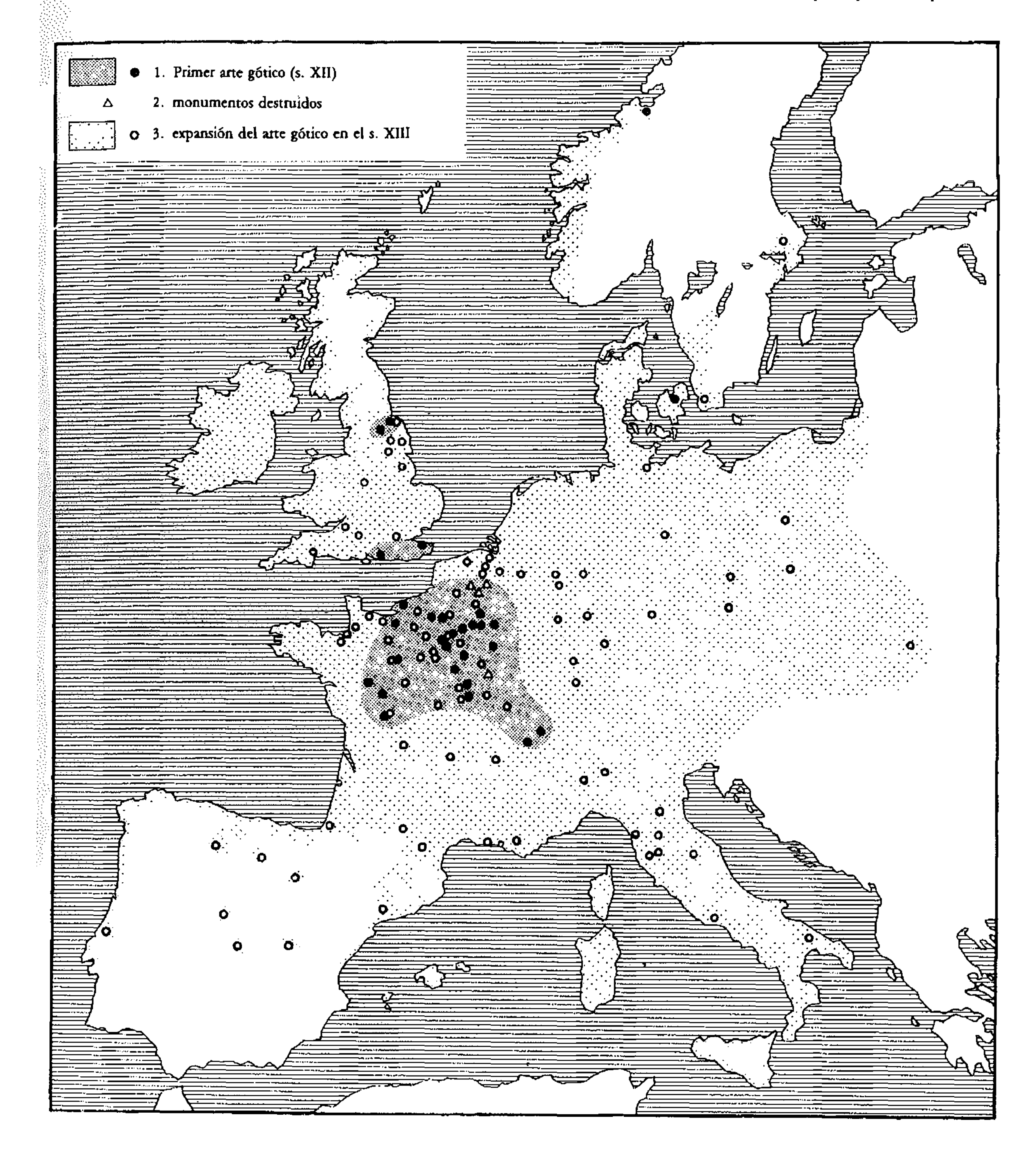
LA ECONOMIA-MUNDO: UN ORDEN FRENTE A OTROS ORDENES

Cualquiera que sea la evidencia de las sujeciones económicas, cualesquiera que sean sus consecuencias, sería un error imaginar que el orden de la economía-mundo gobierna la sociedad entera y que ella determina por sí sola los otros órdenes de la sociedad. Pues hay otros órdenes. Una economía nunca está aislada. Su terreno y su espacio son también aquellos en los que se instalan y viven otras entidades —la cultura, lo social, la política— que no cesan de mezclarse con ella para favorecerla o, también, para oponerse a ella. Estas masas son tanto más difíciles de disociar unas de otras cuanto que lo que se ofrece a la observación —la realidad de la experiencia, lo «real real», como dice François Perroux[62]— es una *totalidad*, a la que hemos llamado la sociedad por excelencia, el *conjunto de los conjuntos*[63]. Cada conjunto[64] particular que distinguimos por razones de inteligibilidad está, en la realidad viva, mezclado con los otros. No creo, en modo alguno, que haya un *no man's land* entre la historia económica y la historia social, como sostiene Wilan[65]. Se podrían escribir las ecuaciones siguientes en todos los sentidos que se quiera: la economía es política, cultura y sociedad; la cultura es economía, política y sociedad, etcétera. O admitir que, en determinada sociedad, la política conduce a la economía y recíprocamente; que la economía favorece o desalienta a la cultura y recíprocamente, etcétera. E incluso decir, con Pierre Brunel[66], que «todo lo que es humano es político, pues toda literatura (hasta la poesía hermética de Mallarmé) es política». Pues si un rasgo específico de la economía es sobrepasar su espacio, ¿no puede decirse lo mismo de los otros conjuntos sociales? Todos devoran el espacio, tratan de extenderse y perfilan sus zonas sucesivas de tipo Thünen.

Así, un Estado puede aparecer dividido en tres zonas: la capital, la provincia y las colonias. Es el esquema que corresponde a la Venecia del siglo XV: la ciudad y sus inmediaciones —el *Dogado*[67]—; las ciudades y territorios de la Tierra Firme; y las colonias: la *Mar*. Para Florencia, es la ciudad, el *Contado, lo Stato*[68]. ¿Puedo sostener de este último, conquistado a expensas de Siena y de Pisa, que pertenece a la categoría de las seudocolonias? No hace falta hablar de la triple división de Francia en los siglos XVII, XVIII, XIX y XX, o de Inglaterra o de las Provincias Unidas. Pero, a escala de toda Europa, el sistema llamado del *equilibrio europeo*[69], estudiado con predilección por los historiadores, ¿no es una especie de réplica política de la economía-mundo? El fin es constituir y mantener periferias y semiperiferias donde las tensiones recíprocas no siempre se anulan, de manera que no se vea amenazada la potencia central. Pues también la política tiene su «corazón», una zona estrecha desde donde se observan los acontecimientos próximos o lejanos: *wait and see*.

Las formas sociales también tienen sus geografías diferenciales. ¿Hasta dónde llegan, por ejemplo, en concreto, la esclavitud, la servidumbre y la sociedad feudal? Según el espacio, la sociedad cambia totalmente. Cuando Dupont de Nemours acepta ser el preceptor del hijo del príncipe Czartoryski, descubre con estupefacción, en Polonia, lo que es un país de servidumbre: campesinos que ignoran el Estado y no conocen más que a su señor, príncipes de hábitos populares como Radziwill, que reina «sobre un dominio más grande que Lorena» y se acuesta sobre el suelo desnudo[70].

De igual modo, la cultura es una interminable división del espacio, con círculos sucesivos: en la época del Renacimiento, Florencia, Italia y el resto de Europa. Y estos círculos corresponden, claro está, a conquistas del espacio. Es curioso observar de qué manera el arte «francés», el de las iglesias góticas, parte de las zonas situadas entre el Sena y el Loira y conquista Europa; cómo el barroco, hijo de la Contrarreforma, con-



4. EL MAPA DEL GOTICO

Según el Atlas historique *publicado bajo la dirección de Georges Duby (Larousse, 1978).*

quista todo el continente a partir de Roma y de Madrid, y contamina hasta la Inglaterra protestante; cómo, en el siglo XVIII, el francés se convierte en la lengua común de los europeos cultos; o cómo, a partir de Delhi, toda la India, musulmana o hindú, será sumergida por la arquitectura y el arte islámicos, que llegarán a la Insulindia islamizada siguiendo a los mercaderes indios.

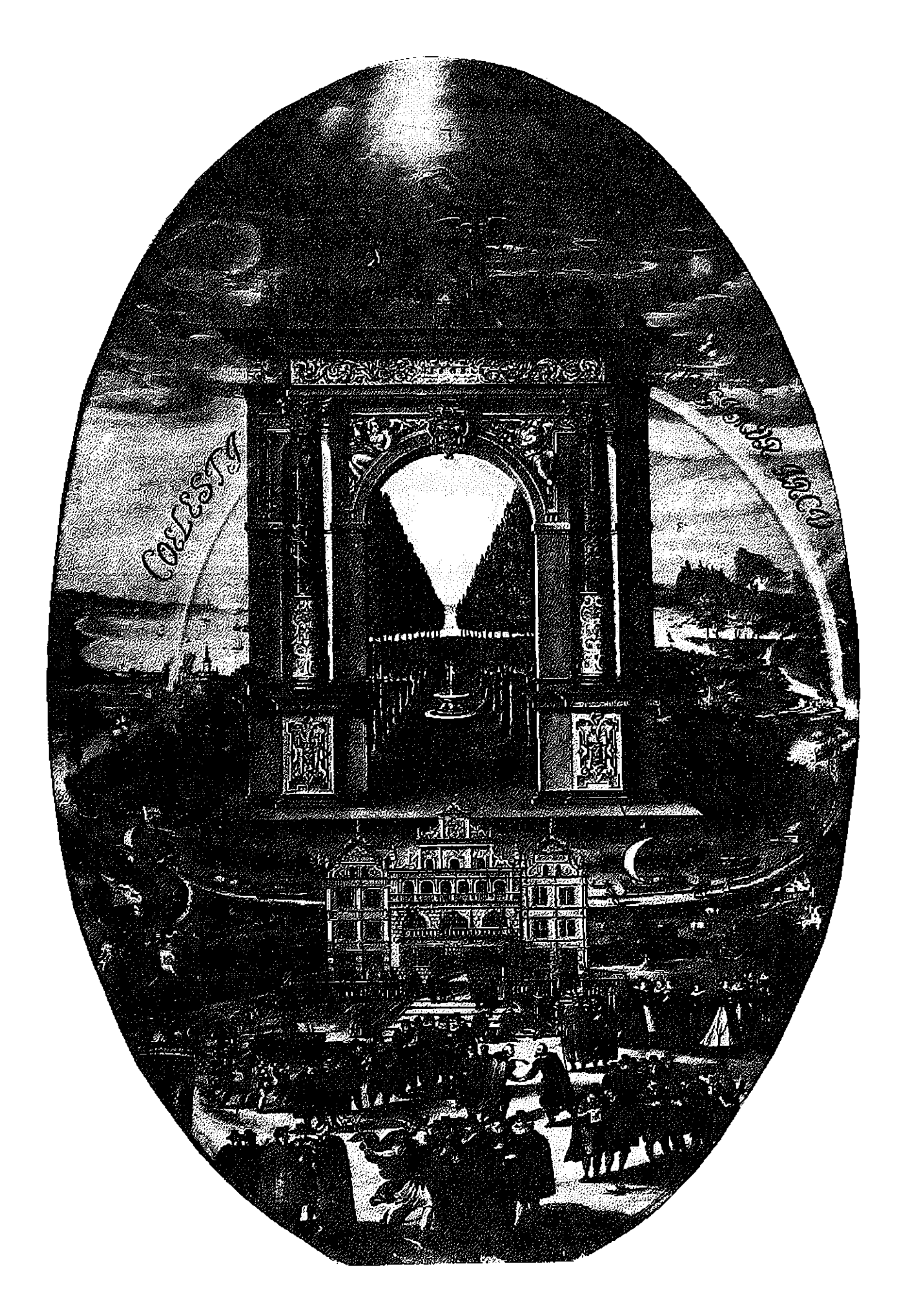
Sin duda, se podrían confeccionar los mapas del modo en que estos diversos «órdenes» de la sociedad se insertan en el espacio, situar sus polos, sus zonas centrales y sus líneas de fuerza. Cada uno tiene su propia historia, su propio ámbito. Y todos se influyen recíprocamente. Ninguno predomina de una vez por todas sobre los otros. Su clasificación, si la hay, no cesa de cambiar; lentamente, es verdad, pero cambia.

El orden económico y la división internacional del trabajo

Sin embargo, con la modernidad, la primacía económica se hace cada vez mayor: ella orienta a los demás órdenes, los perturba e influye sobre ellos. Exagera las desigualdades, encierra en la pobreza o la riqueza a los copartícipes de la economía-mundo, les asigna un papel y, al parecer, por muy largo tiempo. ¿No decía un economista[71], seriamente: «un país pobre es pobre porque es pobre»? ¿Y un historiador[72]: «la expansión atrae la expansión»? Lo cual equivale a declarar: «Un país se enriquece porque ya es rico.»

Estas afirmaciones, voluntariamente simplistas, tienen más sentido, para mí, que el seudo-teorema, supuestamente «irrefutable»[73], de David Ricardo (1817), cuyos términos son conocidos: las relaciones entre dos países dependen de los «costes comparativos» que se aplican en ellos a la producción; todo intercambio exterior tiende al equilibrio recíproco y no puede sino ser provechoso para los dos asociados (en el peor de los casos, un poco más para uno que para el otro), pues «une unas con otras a todas las naciones del mundo civilizado por los vínculos comunes del interés, por las relaciones amistosas, y hace de ellas una única y gran sociedad. Es por este principio por el que se elabora vino en Francia y Portugal, se cultiva trigo en Polonia y los Estados Unidos, y se hace quincalla y otros artículos en Inglaterra»[74]. Es una imagen tranquilizadora, demasiado tranquilizadora. Pues se plantea una cuestión: ¿cuándo ha surgido, y por qué razones, este reparto de tareas que Ricardo describe, en 1817, como propio de la naturaleza de las cosas?

No es el fruto de vocaciones que sean «naturales» y se den por sentadas; es una herencia, la consolidación de una situación más o menos antigua, lenta, históricamente esbozada. La división del trabajo a escala mundial (o de una economía-mundo) no es un acuerdo concertado y revisable en cada instante entre asociados iguales. Se ha establecido progresivamente, como una cadena de subordinaciones que se determinan unas a otras. El intercambio desigual, que genera la desigualdad del mundo, y, recíprocamente, la desigualdad del mundo, creadora obstinada del intercambio, son viejas realidades. Siempre ha habido en el juego económico unas cartas mejores que otras y, a veces, incluso, falseadas. Ciertas actividades dejan más beneficios que otras: es más fructífero cultivar la viña que el trigo (al menos, si otro acepta cultivar el trigo por nosotros), más fructífero actuar en el sector secundario que en el primario, en el sector terciario que en el secundario. Si los intercambios de Inglaterra y Portugal en tiempos de Ricardo son tales que aquélla suministra paños y otros productos industriales y el segundo país vino, Portugal se halla, en el sector primario, en posición de inferioridad.



Alegoría del comercio de Dantzig, *por Isaac van de Luck (1608), que decora el techo de la Casa de la Hansa, hoy Ayuntamiento de Gdansk. Toda la actividad de la ciudad gira alrededor del trigo del Vístula que, por un canal de empalme (ver detalles en t. I, p. 97, t. II, p. 226), llega al puerto y a sus naves, que se observan en segundo plano. En la parte de abajo del cuadro, reconocibles por su vestimenta, comerciantes polacos y occidentales: son ellos quienes organizan la cadena de dependencia que liga a Polonia con Amsterdam. (Foto Henryk Romanowski.)*

Hubo siglos en que Inglaterra, aun antes del reinado de Isabel, dejó de exportar sus materias primas, su lana, para hacer progresar su industria y su comercio, y siglos en que Portugal, antes satisfecho, evolucionó en sentido inverso o se vio obligado a ello. Pues el gobierno portugués, en tiempos del duque de Erceira, usó para defenderse los recursos del mercantilismo y favoreció el desarrollo de su industria. Pero dos años después de la muerte del duque (1690), se dejó de lado todo este alarde; una decena de años más tarde, se firmaría el Tratado de lord Methuen. ¿Quién podría sostener que las relaciones anglo-portuguesas estuvieron dictadas por «los vínculos comunes del interés» entre sociedades amigas, y no por relaciones de fuerza difíciles de subvertir?

Las relaciones de fuerza entre naciones derivan de estados de cosas muy antiguos, a veces. Para una economía, una sociedad, una civilización o incluso un conjunto político, un pasado de dependencia, cuando ha existido, es difícil de romper. Así, innegablemente, el *Mezzogiorno* italiano está atrasado desde hace largo tiempo, al menos desde el siglo XII. Dijo un siciliano, exagerando: «Somos una colonia desde hace 2.500 años»[75]. Los brasileños, independientes desde 1822, todavía ayer e incluso hoy, se sentían en una situación «colonial», no frente a Portugal, sino respecto a Europa y los Estados Unidos. Hoy es un chiste común decir: «No somos los Estados Unidos de Brasil, sino el Brasil de los Estados Unidos.»

De igual modo, el retraso industrial de Francia, patente desde el siglo XIX, no se explica si no nos remontamos a un pasado bastante lejano. Según algunos historiadores[76], Francia fracasó en su transformación industrial y en su competencia con Inglaterra por el primer lugar en Europa y en el mundo, a causa de la Revolución y el Imperio: por entonces, se habría perdido una oportunidad. Es verdad que, con la ayuda de las circunstancias, Francia entregó el espacio entero del mundo a la explotación mercantil de Gran Bretaña; pero no es menos cierto que los efectos conjugados de Trafalgar y Waterloo han tenido un peso muy grande. Sin embargo, ¿podemos olvidar las oportunidades perdidas antes de 1789? En 1713, al final de la Guerra de Sucesión de España, Francia vio cómo se le escapaba de las manos el acceso libre a la plata de la América española. En 1722, con el fracaso de Law, se vio privada (hasta 1776) de un banco central[77]. En 1762, desde antes del Tratado de París, perdió Canadá y, prácticamente, la India. Y, mucho más lejos en el pasado, la Francia próspera del siglo XIII, llevada a gran altura por las citas terrestres de las ferias de Champaña, perdió esta ventaja a comienzos del siglo XIV, como consecuencia de una unión *marítima*, a través de Gibraltar, entre Italia y los Países Bajos; se encontró entonces (como explicaremos más adelante[78]) fuera del circuito «capitalista» esencial de Europa. Moraleja: nunca se pierde de una sola vez. Tampoco se gana de una sola vez. El éxito depende de inserciones en las oportunidades de una época determinada, de repeticiones, de acumulaciones. El poder se acumula, como el dinero, y por esta razón me parecen oportunas las reflexiones, a primera vista demasiado evidentes, de Nurske y de Chaunu. «Un país es pobre porque es pobre», o, por decirlo más claramente, porque era ya pobre, o estaba atrapado de antemano en «el círculo vicioso de la pobreza», como dice también Nurske[79]. «La expansión atrae la expansión», un país se ha desarrollado porque ya estaba desarrollado antes, porque está atrapado en un movimiento anterior que le favorece. Así, el pasado siempre pesa. La desigualdad del mundo se relaciona con realidades estructurales, que se forman muy lentamente y desaparecen también muy lentamente.

El Estado: poder político y poder económico

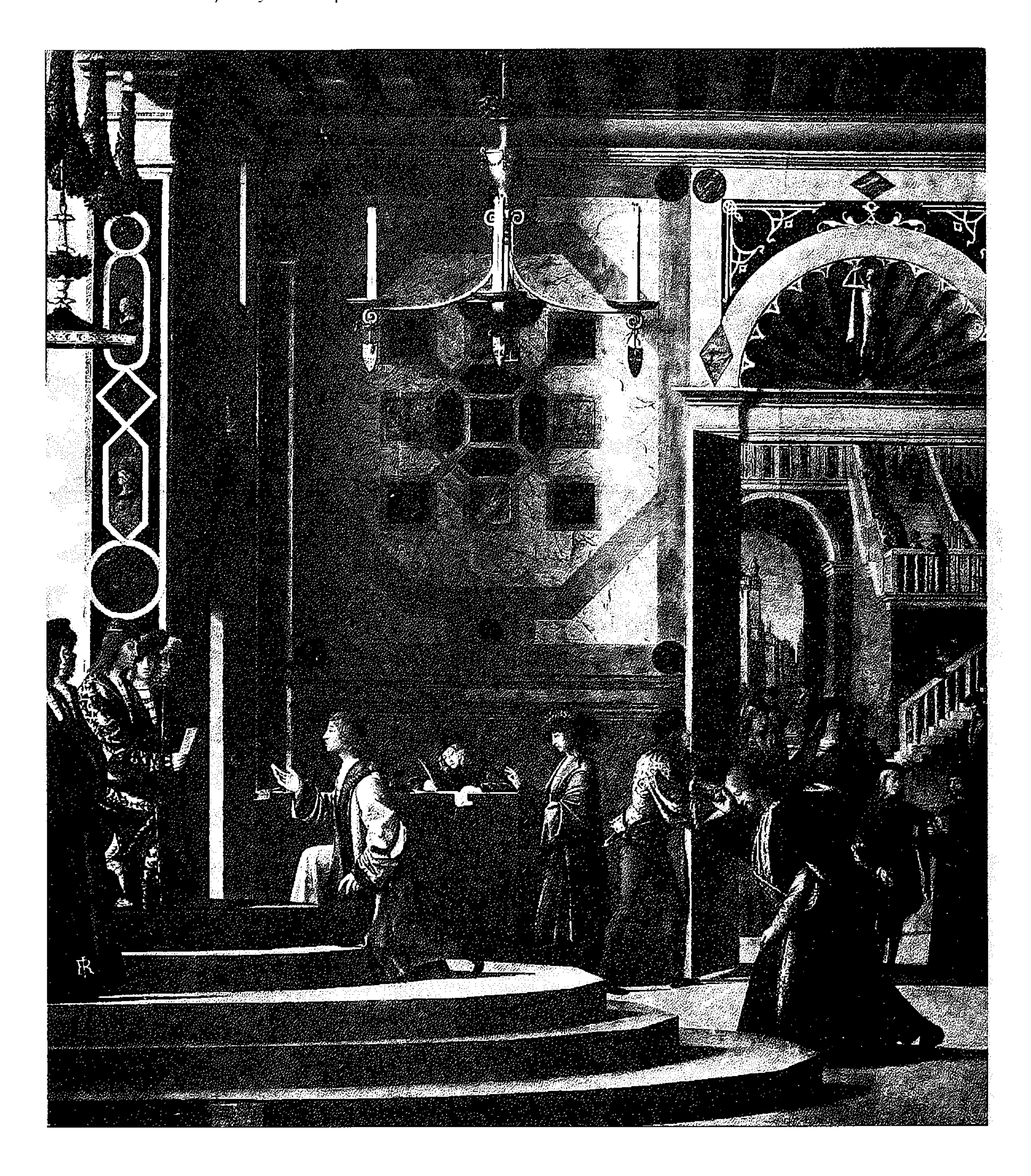
Hoy el Estado goza del mayor crédito. Hasta los filósofos salen en su defensa. De pronto, toda explicación que no valora su papel se halla fuera de una moda que se extiende, que tiene evidentemente sus excesos y sus simplificaciones, pero que presenta al menos la ventaja de obligar a algunos historiadores franceses a volver sobre sus pasos, a adorar un poco lo que han quemado o, al menos, apartado de su ruta.

Sin embargo, el Estado, entre los siglos XV y XVIII, estuvo lejos de llenar todo el espacio social, careció de esa fuerza de penetración «diabólica» que actualmente se le atribuye, le faltaban los medios. Tanto menos cuanto que sufrió de lleno la larga crisis de 1350 a 1450. Solamente en la segunda mitad del siglo XV se inició su ascenso. Los Estados-ciudades que, antes que los Estados territoriales, desempeñan los primeros papeles hasta comienzos del siglo XVIII, son por entonces, enteramente, herramientas en manos de sus comerciantes. Para los Estados territoriales, cuya potencia se reconstituye lentamente, las cosas son mucho menos simples. Pero el primer Estado territorial que creó un mercado nacional o una economía nacional, Inglaterra, cayó pronto bajo la dominación de los comerciantes, después de la revolución de 1688. No es de extrañar, pues, que, en la Europa preindustrial, cierto determinismo hiciera coincidir la potencia política con la potencia económica. En todo caso, el mapa de la economía-mundo, con exceso de voltaje de sus zonas centrales y sus diferencias concéntricas, se corresponde bastante bien con el mapa político de Europa.

En el centro de la economía-mundo, en efecto, se aloja siempre, fuerte, agresivo y privilegiado, un Estado fuera de lo común, dinámico, temido y admirado a la vez. Es ya el caso de Venecia en el siglo XV; de Holanda en el XVII; de Inglaterra en el XVIII y más aún en el XIX; de los Estados Unidos en la actualidad. Estos gobiernos que están «en el centro», ¿podrían no ser fuertes? Immanuel Wallerstein se ha tomado el trabajo de probar que no, respecto del gobierno de las Provincias Unidas, en el siglo XVII, del que contemporáneos e historiadores han afirmado hasta la saciedad que era casi inexistente. ¡Como si la posición central, por sí sola, no crease y no exigiese también un gobierno eficaz![80] ¡Como si gobierno y sociedad no fuesen un solo conjunto, un mismo bloque! ¡Como si el dinero no crease una disciplina social y una extraordinaria facilidad de acción!

Hay, pues, gobiernos fuertes en Venecia, aun en Amsterdam, y en Londres. Gobiernos capaces de imponerse en el interior, de disciplinar a los «peces gordos», a las ciudades, de aumentar las cargas fiscales en caso de necesidad, de garantizar el crédito y las libertades mercantiles. Capaces también de imponerse en el exterior: para estos gobiernos, que no vacilan jamás en recurrir a la violencia, podemos usar *muy pronto,* sin temer el anacronismo, las palabras *colonialismo* e *imperialismo*. Lo cual no impide, sino todo lo contrario, que estos gobiernos «centrales» estén más o menos bajo la dependencia de un capitalismo precoz, de dientes ya largos. El poder se reparte entre ellos y él. En este juego, sin sumergirse, el Estado penetra en el movimiento propio de la economía-mundo. Sirviendo a otros, sirviendo al dinero, se sirve también a sí mismo.

El decorado cambia tan pronto como se aborda, aun en la vecindad del centro, la zona viva pero menos desarrollada en la que el Estado ha sido durante largo tiempo una mezcla de monarquía carismática tradicional y organización moderna. Allí los gobiernos están en sociedades, economías e incluso culturas en parte arcaicas; respiran mal en el vasto mundo. Las monarquías del Continente Europeo se ven obligadas a gobernar, mal que bien, con y contra las noblezas que las rodean. ¿Asumiría sin ellas sus tareas el Estado incompleto (aunque se trate de la Francia de Luis XIV)? Evidente-



La pompa oficial del Estado veneciano: cómo un embajador se despide del dux. V Carpaccio, Leyenda de Santa Ursula *(hacia 1500). (Clisé Giraudon.)*

mente, la «burguesía» cuenta, y el Estado organiza su progreso, pero prudentemente, y estos procesos sociales son lentos. Al mismo tiempo, estos Estados tienen ante sus ojos el éxito de los Estados mercantiles mejor colocados que ellos en el cruce de los tráficos; en suma, son conscientes de su situación inferior, tanto que el gran negocio, para ellos, es incorporarse, cueste lo que cueste, a la categoría superior, elevarse al centro. Lo intentarán, por una parte, tratando de copiar el modelo y de apropiarse de las recetas del éxito: ésta fue durante largo tiempo la idea fija de Inglaterra ante Holanda; por otra, creando y movilizando las rentas y los recursos que exigen la conducción de las guerras y el lujo de ostentación, que, después de todo, también es un medio de gobierno. Es un hecho que todo Estado que sólo se avecina al centro de una economía-mundo se vuelve más huraño, conquistador por momentos, como si esa vecindad le hiciese exasperarse.

Pero, no nos engañemos, la distancia entre la Holanda moderna del siglo XVII y Estados majestuosos como Francia y España sigue siendo grande. Esa distancia se pone de manifiesto en la actitud de los gobiernos frente a una política económica que pasó entonces por ser una panacea y que nosotros llamamos, con una palabra creada posteriormente, el *mercantilismo.* Al crearla, nosotros, los historiadores, hemos asignado al término sentidos múltiples. Pero si uno de esos sentidos debiese prevalecer sobre los otros, sería el que implica una defensa contra otro. Pues el mercantilismo es, ante todo, una manera de protegerse. El príncipe o el Estado que aplica sus preceptos se sacrifica, sin duda, a una moda, pero más aún, comprueba una inferioridad que se trata de atenuar o reducir. Holanda sólo será mercantilista en raros momentos, que justamente corresponden, para ella, a la percepción de un peligro exterior. Por lo común, puede practicar impunemente la libre competencia, que no hace más que beneficiarla. Inglaterra, en el siglo XVIII, se aleja de un mercantilismo vigilante, y pienso que es la prueba de que la hora de la grandeza y la fuerza británicas suena ya en el reloj del mundo. Un siglo más tarde (en 1846), podrá abrirse sin riesgo al libre cambio.

Todo cambia aún más cuando se llega a los límites de una economía-mundo. Es allí donde se sitúan las colonias, que son poblaciones de esclavos despojadas del derecho de gobernarse: el amo es la metrópoli, cuidadosa de reservarse los beneficios mercantiles en el sistema de *exclusividad,* en cada lugar, cualquiera que sea su forma. Es verdad que la metrópoli está muy lejos y que las ciudades y las minorías dominantes imponen la ley en el círculo de la vida local. Pero esta potencia de las administraciones y de los particularismos locales, lo que se llama la democracia americana, no es más que una forma elemental del gobierno. A lo sumo, es la de las antiguas ciudades griegas, ¡y tal vez ni siquiera eso! Se lo percibirá con la independencia de las colonias, que en definitiva provocó un brusco vacío de poder. Después de haber puesto fin al falso Estado colonial, fue necesario fabricar uno nuevo íntegramente. Los Estados Unidos, constituidos en 1787, tardaron mucho tiempo en hacer del Estado federal un poder político coherente y eficaz. Y el proceso también ha sido lento en otros Estados de América.

En las periferias no coloniales, particularmente en el este de Europa, al menos había Estados locales. Pero allí la economía estaba dominada por un grupo ligado al extranjero. Así, en Polonia, por ejemplo, el Estado no es más que una institución carente de substancia. De igual modo, la Italia del siglo XVIII ya no tiene verdaderos gobiernos. «Se habla de Italia —dice el conde Maffei (1736)—, se delibera sobre sus pueblos como se haría de borregos u otros viles animales»[81]. Venecia misma, desde Passarowitz (1718), se sumergió con deleite o resignación en la «neutralidad»; lo que equivale a decir que se abandona[82].

No hay salvación para todos estos perdedores más que allí donde recurren a la violencia, a la agresión, a la guerra. La Suecia de Gustavo Adolfo es un buen ejemplo de

ello. Mejor aún el Africa de los corsarios berberiscos. Es verdad que, en el caso de los berberiscos, ya no estamos en el marco de la economía-mundo europea, sino en el espacio político y económico que abarca el Imperio Turco, que es una economía-mundo por sí misma, sobre la cual volveré en un capítulo posterior. Pero el Estado Argelino está, a su manera ejemplar, en la bisagra de dos economías-mundo, la europea y la turca, pues prácticamente rompió sus lazos de vasallaje con Estambul, aunque una marina europea invasora lo puso al margen de los tráficos mercantiles mediterráneos. Frente a la hegemonía europea, la piratería argelina es la única puerta de salida, la única posibilidad de ruptura. A igualdad de otros factores, Suecia, en el límite de dos economías, la de Europa y la de Rusia, también está excluida de los beneficios directos del Báltico. Para ella, la guerra es la salvación.

Imperio y economía-mundo

El imperio, es decir, el super Estado que, por sí solo, abarca el espacio enteró de una economía-mundo, plantea un problema de conjunto. En general, los imperios-mundo, como los llama Wallerstein, sin duda son formaciones arcaicas, antiguos triunfos de la política sobre la economía. Existen todavía, en el período que estudia esta obra, fuera de Occidente, en la India con el Imperio del Gran Mogol, en China, en Irán, en el Imperio Otomano y en la Moscovia de los zares. Para Immanuel Wallerstein, siempre que hay un imperio, la economía-mundo subyacente no puede desarrollarse, es detenida en su expansión. Se podría decir también que, entonces, se está en presencia de una *command economy,* para seguir la lección de John Hicks, o de un modo de producción llamado *asiático,* para retomar la anticuada explicación de Marx.

Es verdad que la economía no se adapta a las exigencias y restricciones de una política imperial sin contrapeso. Ningún comerciante, ningún capitalista, tendrá nunca en ella campo libre. Miguel Cantacuzeno, una especie de Fugger del Imperio Otomano, fue colgado sin otra forma de proceso a las puertas mismas de su suntuoso palacio de Anchioli, en Estambul, el 13 de marzo de 1578, por orden del sultán[83]. En China[84], el riquísimo Heshen, ministro favorito del emperador Qianglong, es ejecutado a la muerte de éste y su fortuna confiscada por el nuevo emperador. En Rusia[85], el príncipe Gagarin, gobernador de Siberia y prevaricador si los hubo, es decapitado en 1720. Pensamos, evidentemente, en Jacques Coeur, en Semblançay y en Fouquet: a su manera, estos procesos y esta ejecución (la de Semblançay) hacen pensar en cierto estado político y económico de Francia. Sólo un régimen capitalista, aun de tipo antiguo, tiene estómago para tragar y digerir los escándalos.

Sin embargo, por mi parte, pienso que, aun bajo la coacción de un imperio opresivo y poco consciente de los intereses particulares de sus diferentes posesiones, una economía-mundo maltratada y vigilada puede organizarse con sus desbordamientos significativos: los romanos comerciaron por el Mar Rojo y el Océano Indico; los mercaderes armenios de Joulfa, el barrio de Ispahán, se esparcieron casi por el mundo entero; los *banianos* indios llegaron hasta Moscú; los mercaderes chinos frecuentaron todas las escalas de la Insulindia; Moscovia estableció, en un tiempo récord, su dominación sobre Siberia, inmensa periferia. Wittfogel[86] no se equivoca al decir que, en estas superficies políticas de intensa presión que fueron los imperios del Asia tradicional del sur y del este, «el Estado es mucho más fuerte que la sociedad». Que la sociedad, sí; no que la economía.

Volviendo a Europa, ¿no escapó ésta desde temprano a la asfixia de tipo imperial? El Imperio Romano fue más y menos que Europa; los Imperios Carolingio y Otoniano se impusieron mal sobre una Europa en plena regresión. La Iglesia, que logró extender su cultura a todo el espacio europeo, no estableció finalmente en él su supremacía política. En estas condiciones, ¿era necesario exagerar la importancia de las tentativas de *monarquía universal* de Carlos V (1519-1555) y de Felipe II (1555-1598)? Este énfasis en la preponderancia imperial de España o, más exactamente, la insistencia con que Immanuel Wallerstein hace del fracaso imperial de los Habsburgos, fijado un poco apresuradamente en la bancarrota de 1557, la fecha de nacimiento —de alguna manera— de la economía-mundo europea, no me parece un modo adecuado de abordar el problema. Siempre se ha exagerado abusivamente, en mi opinión, la importancia de la política de los Habsburgos, espectacular, pero también vacilante, fuerte y débil a la vez, y sobre todo anacrónica. Su tentativa choca, no solamente con la Francia insertada en el centro de las uniones del Estado disperso de los Habsgurgos, sino también contra el concierto hostil de Europa. Ahora bien, este concierto del equilibrio europeo no es una realidad reciente que habría aflorado, como se ha dicho, cuando el descenso a Italia (1494) de Carlos VIII; era un proceso en marcha desde hacía mucho tiempo, como señala con razón W. Kienast[87], de hecho, desde el conflicto de los Capetos y los Plantagenêts, y aun desde antes, pensaba Federico Chabod. Así, la Europa que se trata de reducir a la obediencia estaba erizada de defensas protectoras, políticas y económicas, desde hacía siglos. Por último, y sobre todo, esta Europa se ha desbordado ya sobre el vasto mundo, sobre el Mediterráneo desde el siglo XI y sobre el Atlántico con los fabulosos viajes de Colón (1492) y Vasco da Gama (1498). En síntesis, el destino de Europa como economía-mundo precedió al destino del Emperador de la triste figura. Y hasta supongamos que Carlos V haya triunfado, como deseaban los más ilustres humanistas de su tiempo, ¿no habría salido adelante el capitalismo, ya instalado en los puestos decisivos de la Europa en gestación, en Amberes, Lisboa, Sevilla y Génova? ¿No habrían los genoveses dominado igualmente los movimientos de las ferias europeas al ocuparse de las finanzas del «emperador» Felipe II, en lugar de las del rey Felipe II?

Pero dejemos lo episódico para centrarnos en el verdadero debate. El verdadero debate es saber cuándo Europa llegó a ser suficientemente activa, privilegiada y atravesada por poderosas corrientes como para que economías diversas pudiesen alojarse todas en ella, vivir unas con otras y unas contra otras. El concierto internacional empezó muy temprano, desde la Edad Media, y seguirá durante siglos; por consiguiente, las zonas complementarias de una economía-mundo, una jerarquía de producciones y de intercambio, se esbozan pronto, eficaces casi desde su aparición. Lo que Carlos V no ha conseguido, empeñando en ello su vida, Amberes lo consigue sin esfuerzo, en el centro de la economía-mundo renovada de principios del siglo XVI. La ciudad, entonces, se apodera de toda Europa y de lo que, en el mundo, depende del pequeño continente.

Así, a través de todos los avatares políticos de Europa, a causa de ellos o a pesar de ellos, se constituye precozmente un orden económico europeo, o mejor dicho occidental, desbordando los límites del continente, utilizando sus diferencias de voltaje y sus tensiones. Muy pronto, el «corazón» de Europa se ve rodeado de una semiperiferia cercana y una periferia lejana. Ahora bien, esa semiperiferia que presiona sobre el corazón, que lo obliga a latir más de prisa —la Italia del norte alrededor de Venecia en los siglos XIV y XV, los Países Bajos alrededor de Amberes— es el rasgo esencial, sin duda, de la estructura europea. Al parecer, no hay semiperiferia alrededor de Pekín, de Delhi, de Ispahán, de Estambul, ni siquiera de Moscú.

Por ende, veo nacer la economía-mundo europea muy pronto, y no estoy hipnotizado, como Immanuel Wallerstein, por el siglo XVI. De hecho, el problema que lo atormenta es el mismo que planteó Marx. Citemos una vez más la célebre frase: «La bio-

grafía del capital comienza en el siglo XVI.» Para Wallerstein, la economía-mundo europea ha sido el proceso generador del capitalismo. Sobre este punto, no lo contradiré, pues decir zona central o capitalismo es designar la realidad misma. Asimismo, sostener que la economía-mundo, construida en el siglo XVI, en Europa no fue la primera que se apoyó en el pequeño y prodigioso continente es plantear *ipso facto* la afirmación de que el capitalismo no esperó al siglo XVI para hacer su aparición. Así, estoy de acuerdo con el Marx que escribió (para arrepentirse de ello luego) que el capitalismo europeo (incluso dice la *producción* capitalista) comenzó en la Italia del siglo XIII. Este debate es cualquier cosa menos fútil.

La guerra según las zonas de la economía-mundo

Los historiadores estudian las guerras una tras otra, pero la guerra en sí, en el interminable desarrollo del tiempo transcurrido, raramente les ha interesado, ni siquiera en un libro tan justamente célebre como el de Hans Delbrück[88]. Ahora bien, la guerra siempre está presente, obstinadamente impuesta a los siglos diversos de la historia. Ella implica todo: los cálculos más lúcidos, la valentía y la cobardía; para Werner Sombart, ella construye el capitalismo, pero también lo inverso es verdadero; es balanza de la verdad, prueba de fuerza para los Estados que contribuye a definir y signo de una locura que no se aplaca jamás. Es un indicador tal de todo lo que se mezcla y se desliza con un solo movimiento en la historia de los hombres que reubicar la guerra en los marcos de la economía-mundo es descubrir otro sentido a los conflictos de los hombres y dar a la rejilla de Immanuel Wallerstein una justificación inesperada.

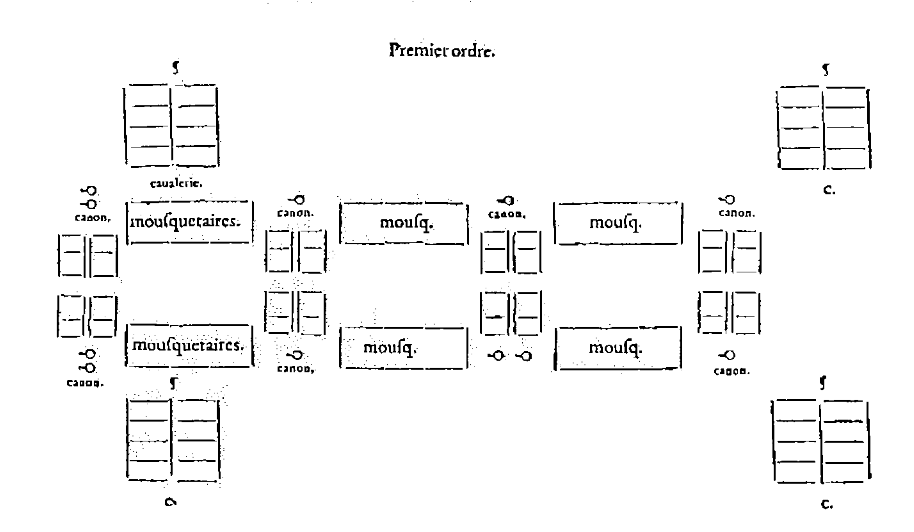
La guerra, en efecto, no tiene un solo y único rostro. La geografía la colorea y la divide. Coexisten varias formas de guerra, primitivas o modernas, como coexisten la esclavitud, la servidumbre y el capitalismo. Cada uno hace la guerra que puede.

Werner Sombart no se ha equivocado al hablar de una guerra renovada por la técnica y que, creadora de modernidad, contribuiría al establecimiento acelerado de sistemas capitalistas. Desde el siglo XVI, ha habido una guerra de vanguardia que ha movilizado furiosamente los créditos, las inteligencias y la ingeniosidad de los técnicos hasta el punto de modificarse, se decía, de un año al otro, según modas imperiosas, seguramente menos placenteras que las concernientes a la vestimenta. Pero esta guerra, hija y madre del progreso, sólo existe en el corazón de las economías-mundo; para desarrollarse, necesita abundancia de hombres y de medios, la grandeza temeraria de los proyectos. Abandonemos este escenario central del teatro del mundo, iluminado —además— de manera privilegiada por las luces de la información y la historiografía de la época, y pasemos a las periferias pobres, a veces primitivas: allí la guerra gloriosa no puede tener lugar, o entonces es risible y, peor aún, ineficaz.

Diego Suárez, soldado cronista de Orán, proporciona a este respecto un testimonio bastante bueno[89]. Hacia 1590, el gobierno español tuvo la idea, bastante estrafalaria, de enviar a la pequeña fortaleza africana un *tercio* de soldados escogidos, retirado a tal fin de la Guerra de Flandes, que es, por excelencia, el teatro de la guerra sabia. A la primera salida de estos novatos —novatos para los viejos de la guarnición de Orán—, aparecen en el horizonte algunos jinetes árabes. Los hombres del tercio adoptan de inmediato una formación en cuadro. Pero aquí, el arte es inútil: el enemigo se cuida bien de enfrentar a esos resueltos combatientes. Y la guarnición se burla de la inútil maniobra.



FIGVRE DV CORPS
D'ARMEE CARRE': COMME IL FORME
l'ordre de bataille.



5. LA GUERRA CIENTIFICA SE ENSEÑA Y SE APRENDE

Uno de los innumerables «órdenes» de marcha, de despliegue y de batalla que proponen y comentan Les Principes de l'art militaire *(1615) de I. de Billon, señor de la Prugne, según «las reglas de ese gran y excelente capitán, el príncipe Mauricio de Nassau» (p. 44).*

En realidad, la guerra sabia sólo es posible si la practican las dos partes a la vez. Es lo que prueba mejor aún la larga Guerra del *Nordeste* brasileño, librada de 1630 a 1654, tal como la presenta con brío el libro reciente de un joven historiador brasileño[90].

Estamos allí, sin vacilación posible, en la circunferencia de la más grande Europa. Los holandeses, instalados por la fuerza en Recife, en 1630, no lograron apoderarse en su totalidad de la provincia azucarera de Pernambuco. Durante veinte años, serán prácticamente sitiados en su ciudad, recibiendo por mar víveres, municiones, refuerzos y hasta los sillares o los ladrillos de sus edificios. Lógicamente, el largo conflicto se resolverá, en 1654, a favor de los portugueses, o, más exactamente, de los lusobrasileños, pues fueron éstos —y ellos supieron decirlo y recordarlo— quienes liberaron Recife.

Hasta 1640, el rey de España había sido el amo de Portugal, conquistado por él en 1580, hacía más de medio siglo. Fueron, pues, oficiales y soldados veteranos del ejército de Flandes, españoles o italianos, quienes acudieron a ese lejano teatro de operaciones. Pero entre las tropas levadas en el lugar, los *soldados da terra,* y las tropas regulares llevadas de Europa, la desavenencia fue inmediata y total. Un napolitano, el conde de Bagnuolo, que comanda el cuerpo expedicionario, no cesa de echar pestes contra los soldados locales, de aburrirse esperando y, se dice, para consolarse, de beber du-

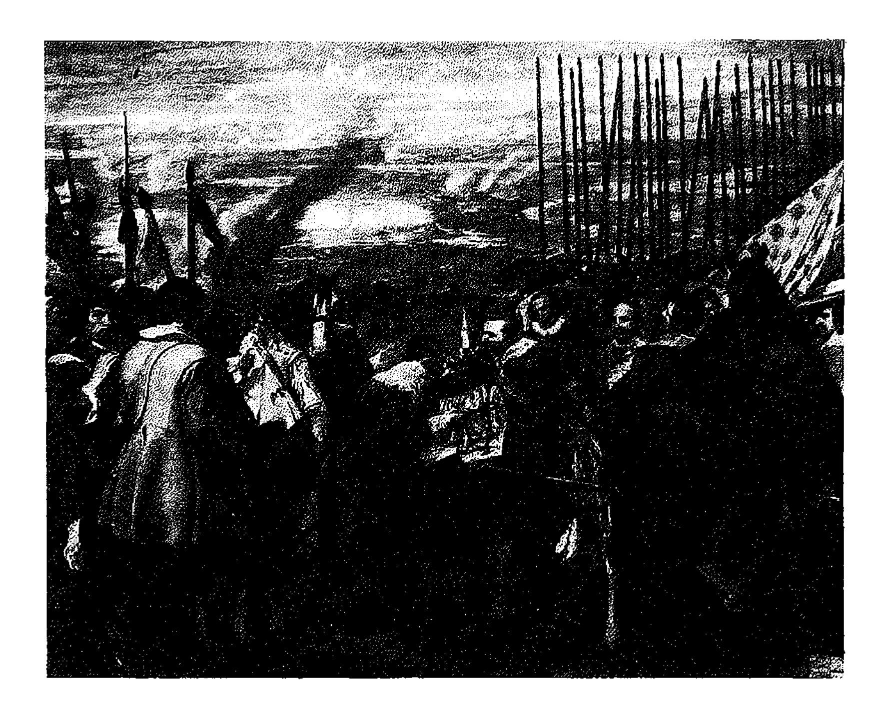
rante todo el día. ¿Qué quisiera él? Pues conducir la Guerra del Brasil como la de Flandes, sitiando, defendiendo plazas fuertes, según la observancia de las reglas en uso. Por ello, después de la toma de la plaza de Parahyba, cree oportuno escribirles: «Que la ciudad tomada os sea de provecho, Señorías. Os envío con estas líneas cinco prisioneros...»[91]. Es la guerra sabia, pero también cortés, en el mismo espíritu de la rendición de Breda, en 1625, tal como la pintó Velázquez en su cuadro de *Las lanzas*.

Pero la Guerra de Brasil no puede ser una guerra de Flandes, cualesquiera que sean las protestas de los veteranos inútilmente jactanciosos. Indios y brasileños, especialistas incomparables del golpe de mano, imponen la guerrilla. Y si a Bagnuolo, para darles ánimo antes de lanzarlos a un ataque de gran estilo, se le ocurre distribuirles aguardiente de caña, se van a dormir la mona. Además, por un quítame allá esas pajas, estos extraños soldados abandonan las filas regulares y se pierden en los bosques y las extensas marismas del país. Los holandeses, que también quisieran conducir la guerra según las reglas de Europa, se descorazonan ante estos enemigos evanescentes que, en lugar de aceptar el combate leal, en campo raso, se ocultan, se escabullen y tienden emboscadas. ¡Qué ruines! ¡Qué cobardes! Los mismos españoles están de acuerdo en ello. Como dice uno de sus veteranos: «No somos monos para batirnos en los árboles.» Sin embargo, a esos viejos soldados no les disgusta vivir detrás de las líneas fortificadas, protegidos por la vigilancia de unos centinelas de excepcional calidad y por la agilidad de guerrilleros eficaces, que son maestros consumados de la guerra de escaramuzas, lo que se llama la *guerra do matto* (la guerra de los bosques), o también, con una expresión más pintoresca, la *guerra volante*.

Pero en 1640 Portugal se rebela contra España. De allí la separación de las dos Coronas. En la Península Ibérica, se entabla entre Lisboa y Madrid una Guerra de Treinta Años, o poco menos: durará hasta 1668. En Brasil, claro está, desaparece la protección de la flota española. Desde entonces, ya no hay más veteranos ni aprovisionamiento de materiales costosos. Por parte brasileña, la guerra ya no es más que la *guerra volante*, la que conviene a los pobres y la que, contra todo pronóstico razonable, triunfa finalmente sobre la paciencia holandesa en 1654, cuando las Provincias Unidas, es verdad, inician su primera guerra contra Inglaterra y, por tanto, se ven terriblemente debilitadas, militarmente hablando. Además, Portugal tuvo la sabiduría de pagar a buen precio, con entregas de sal, la paz finalmente al alcance de la mano.

La obra de Evaldo Cabral de Mello da cierta verosimilitud a una tradición tenaz según la cual Garibaldi, lanzado en su juventud a la aventura de las guerras brasileñas (esta vez hacia 1838, con ocasión del levantamiento de los *Faroupilhas*, los «andrajosos»), habría aprendido allí los secretos de una guerra singular: reunirse en un punto a partir de diez caminos diferentes, golpear fuerte y dispersarse de nuevo, lo más rápida y silenciosamente posible, para caer sobre otro punto. Esta guerra es la que practicará en Sicilia, en 1860, después del desembarco de los Mil[92]. Pero la *guerra do matto* no es característica sólo de Brasil. La guerrilla existe todavía hoy, y el lector hará por su cuenta comparaciones con ejemplos recientes. Garibaldi habría podido aprenderla en otra parte que en Brasil. En el Canadá francés, en tiempos de las guerras inglesas, un oficial de las tropas regulares juzgaba severamente la guerra de emboscadas de los canadienses franceses, sus compatriotas, al acecho del enemigo como se está al acecho de las piezas de caza mayor: «Esto no es la guerra, es un asesinato»[93], decía.

En Europa, por el contrario, cerca de las regiones centrales, las guerras se hacen con gran estrépito, con grandes despliegues de tropas de movimientos meditados y disciplinados. El siglo XVII, es por excelencia la guerra de los asedios, de la artillería, de la logística, de las batallas campales... En suma, una guerra onerosa, una vorágine. Los Estados de dimensiones demasiado pequeñas sucumben en ella, en particular los Estados-ciudades, por ahorrativos que sean con sus depósitos de armas y el juicioso reclu-



La rendición de Breda (1625), según el cuadro de Velázquez llamado de Las lanzas. *Spínola recibe las llaves de la ciudad. (Foto Giraudon.)*

tamiento de mercenarios. Si el Estado moderno se engrandece, si el capitalismo moderno se aloja en él, la guerra es a menudo su instrumento: *bellum omnium pater.* Sin embargo, esta guerra no tiene todavía nada de una guerra total: se intercambian los prisioneros, se pone rescate a los ricos, las operaciones son más meditadas que mortíferas. Un inglés, Roger Boyle[94], conde de Orrery, declara sin embages en 1677: «Hacemos la guerra más como zorros que como leones y tenéis veinte asedios por una batalla.» La guerra sin cuartel sólo comenzará con Federico II, o más bien con la Revolución y el Imperio.

Una regla esencial de esta guerra en la etapa superior es la de llevar obstinadamente el combate al campo vecino, al más débil o el menos fuerte. Si por un choque de rechazo volviese al sanctasantórum, ¡adiós la primacía! Esta regla tiene pocas excepciones: las guerras llamadas de Italia sellan el repliegue de la península, hasta entonces dominante. Holanda escapa a Luis XIV en 1672; ¡bravo por ella! Pero no escapa en 1795 a la caballería de Pichegru; es que ya no está en el corazón de Europa. Nadie, en el siglo XIX ni en el XX, franqueará la Mancha o el mar del Norte. La magnífica Inglaterra dirige sus guerras desde lejos, protegida por su insularidad y por la magnitud de los subsidios que distribuye a sus aliados. Pues si se es fuerte, la guerra permanece en el terreno de otro. En el momento del Campamento de Boulogne, se distribuyen créditos ingleses a Austria, y el Gran Ejército, como obedeciendo una orden, gira hacia el Danubio.

Sociedades y economía-mundo

Las sociedades evolucionan lentamente, lo cual, después de todo, favorece la observación histórica. China tiene siempre sus mandarinatos; ¿se librará de ellos alguna vez? La India tiene todavía sus castas, y el Imperio del Gran Mogol tuvo hasta sus últimos días sus *jagindars*, parientes próximos, a fin de cuentas, de los *sipahis* turcos. Incluso la sociedad occidental, la más móvil de todas, evoluciona con lentitud. La sociedad inglesa, que, en el siglo XVIII, no deja de asombrar al europeo llegado del continente, como hoy (habla por experiencia) al historiador no inglés, comenzó a formarse a partir de la Guerra de las Dos Rosas, tres siglos antes. La esclavitud, que Europa reinventa para la América colonial, sólo desaparece en Estados Unidos en 1865; y en Brasil, en 1888, es decir, ayer.

No creo, en general, en las mutaciones sociales rápidas, como golpes de teatro. Ni siquiera las revoluciones son rupturas totales. En cuanto a la promoción social, se activa con los desarrollos económicos; sin embargo, la burguesía nunca sale de su condición en órdenes muy cerrados, porque la proporción de los privilegiados sigue estando limitada con respecto al conjunto de la población. Y en una coyuntura adversa, la clase superior se parapeta; muy hábil será, pues, quien fuerce sus puertas. Es lo que ocurrió en Francia en el decenio de 1590, o, para tomar un ejemplo menor, en Luca, minúscula república, en los años 1628 y 1629[95] Es que el Estado, contrariamente a lo que dice a menudo, sólo intermitentemente favorece el ascenso de la burguesía, y únicamente cuando le es necesario. Y si las estrechas clases dominantes, en el curso de los años, no tendían a abrir sus filas, la promoción social funcionaba aún con mayor lentitud, aunque, en Francia como en otras partes, «el tercer estado se esfuerce siempre en imitar a la nobleza, a la cual trata de elevarse sin cesar y *mediante esfuerzos increíbles*»[96]. Siendo la promoción social tan difícil y deseada desde tanto tiempo atrás, era normal que los nuevos elegidos, siempre poco numerosos, a menudo no hiciesen más que reforzar el orden establecido. Aun en las pequeñas villas de las Marcas, dominadas desde lo alto por el Estado Pontificio, estrechas noblezas celosas de sus prerrogativas sólo aceptan integraciones lentas, que nunca ponen en peligro el *status* social vigente[97].

Nada tiene de asombroso, pues, que la materia social que se desliza en los marcos de la economía-mundo parezca finalmente adaptarse a ellos de modo duradero, solidificarse y formar un todo con ellos. Nunca le falta tiempo para adaptarse a las circunstancias que la constriñen y para adaptar las circunstancias a la necesidad de sus equilibrios. Por ello, cambiar de círculo, a través de la economía-mundo, es pasar sincrónicamente del salariado a la servidumbre y a la esclavitud, y esto durante siglos. El orden social no cesa de construirse de manera bastante monótona de acuerdo con las necesidades económicas básicas. Cada tarea, una vez distribuida en la división internacional del trabajo, crea su control particular, y el control articula y domina a la sociedad. En el centro de la economía, al terminar el siglo XVIII, Inglaterra es el país donde el salariado penetra a la vez en los campos y en las actividades urbanas; pronto nada será ajeno a él. En el continente, el salariado, por su extensión más o menos notable, mide el grado de modernismo alcanzado, pero los artesanos independientes siguen siendo numerosos; el aparcero aún ocupa allí un lugar considerable: es el fruto de un compromiso entre el arrendatario y el siervo de antaño; los campesinos propietarios de muy pequeñas parcelas pululan en la Francia revolucionaria... En fin, la servidumbre, planta vivaz, se extiende por la Europa refeudalizada del Este, como en los Balcanes turcos, y la esclavitud hace, desde el siglo XVI, su entrada sensacional en el Nuevo Mundo, como si todo debiera recomenzar a partir de cero. Cada vez la sociedad responde, así,

a una obligación económica diferente y se halla encerrada en ella por su misma adaptación, incapaz de salir rápidamente de las soluciones ya halladas. Entonces, si ella es, según los lugares, esto o aquello, es porque representa *la* o *una* solución posible, «la mejor adaptada (a igualdad de todos los otros factores) a los tipos particulares de producción con los que se enfrenta»[98]

Quede claro que esta adaptación de lo social a lo económico no tiene nada de mecánico o automático, que hay imperativos de conjunto, pero también aberraciones y libertades, y diferencias notables según las culturas y hasta según los medios geográficos. Ningún esquema refleja entera y perfectamente la realidad. En varias ocasiones he llamado la atención sobre el caso ejemplar de Venezuela[99] Con el descubrimiento europeo, todo comienza allí desde cero. Hay quizás en este vasto país, a mediados del siglo XVI, 2.000 blancos y 18.000 indígenas. La explotación de las perlas en el litoral sólo dura algunos decenios. La explotación de las minas, particularmente de las minas de oro de Yaracuy, origina un primer intercambio esclavista: indios cogidos en la guerra y negros importados poco numerosos. El primer éxito es el de la cría de ganado, sobre todo en los vastos *llanos* del interior, donde algunos blancos, propietarios y señores, e indios pastores a caballo forman una sociedad primitiva de carácter feudal. Más tarde, sobre todo en el siglo XVIII, las plantaciones de cacahuales de la zona litoral da origen a una nueva utilización de esclavos negros importados. O sea que hay dos Venezuelas, una «feudal», la otra «esclavista», y ésta se desarrolla antes que aquélla. Obsérvese, no obstante, que, en el siglo XVIII, esclavos negros, relativamente numerosos, son incorporados a las *haciendas* de los *llanos*. Obsérvese también que la sociedad colonial de Venezuela, con sus abundantes ciudades y sus instituciones, no entra toda en estos dos esquemas, muy lejos de ello.

Quizás sea menester insistir en comprobaciones que son evidentes por sí mismas. En mi opinión, todas las divisiones y todos los «modelos» analizados por los historiadores y los sociólogos, están presentes desde muy temprano en el muestrario social que tenemos ante los ojos. Hay conjuntamente clases, castas (entendiendo por esto grupos cerrados) y «órdenes» favorecidos comúnmente por el Estado. La lucha de clases estalla muy pronto, aquí o allí, y sólo se aplaca para encenderse de nuevo. Pues no hay sociedades sin la presencia de fuerzas en conflicto. Tampoco hay sociedades sin jerarquías, es decir, en general, sin la reducción de las masas que las componen al trabajo y la obediencia. Esclavitud, servidumbre y sistema salarial son soluciones histórica y socialmente diferentes de un problema universal que, en lo fundamental, sigue siendo el mismo. De un caso a otro, hasta son posibles las comparaciones, justas o injustas, superficiales o profundas, ¡poco importa! «Los criados de un gran señor de Livonia —escribe McCartney[100] en 1793— o los negros que sirven en la casa de un colono de Jamaica, aunque también son esclavos, se consideran muy superiores a los campesinos, unos, o a los negros que trabajan la tierra, los otros.» Por la misma época, Baudry des Lozières, al partir a la guerra de los «negrófilos a ultranza», hasta sostendrá que, «en el fondo, la palabra *esclavo*, en las colonias, sólo significa la clase indigente, que la naturaleza parece haber creado más particularmente para el trabajo; [ahora bien] es la clase que cubre la mayor parte de Europa. En las colonias, el esclavo vive trabajando y halla siempre un trabajo lucrativo; en Europa, el desdichado no siempre halla ocupación y muere en la miseria... ¡Que se señale en las colonias a un infeliz que muera en la necesidad, que se haya visto obligado a llenar con hierbas un estómago hambriento o a quien el hambre haya forzado a darse la muerte! En Europa, se puede mencionar a muchos que perecen por falta de alimento...»[101].

Estamos aquí en el corazón del problema. Los modos sociales de explotación se unen, en resumen, se complementan. Lo que es posible en el corazón de la economía-mundo, gracias a la abundancia de hombres, de transacciones y de numerario, ya no



La esclavitud doméstica en Brasil. (J. B. Debret, Voyage pittoresque..., *1834, clisé B.N.)*

lo es de igual modo en las diversas periferias. En suma, de un extremo al otro del «territorio» económico hay regresión histórica. Pero mucho me temo que el sistema actual, *mutatis mutandi,* actúe siempre sobre desigualdades estructurales provenientes de desfases históricos. Durante largo tiempo, las regiones centrales han absorbido hombres de sus márgenes: éstas eran la zona de elección para el reclutamiento de esclavos. ¿De dónde vienen hoy los trabajadores no cualificados de Europa, los Estados Unidos o la URSS?

Para Immanuel Wallerstein, la red de la economía-mundo, en su testimonio social, establece que hay coexistencia de «modos de producción», desde el esclavismo hasta el capitalismo, que ésta sólo puede vivir rodeado de los otros, en detrimento de los otros. Rosa Luxemburgo tenía razón.

He aquí lo que me confirma en una opinión que se me ha impuesto poco a poco: el capitalismo implica ante todo una jerarquía y se coloca en lo alto de esta jerarquía, la haya fabricado o no él mismo. Allí donde sólo interviene al final, le basta una conexión, una jerarquía social extranjera pero cómplice que prolongue y facilite su acción: un gran señor polaco interesado por el mercado de Gdansk, un señor de *engenho* del Nordeste brasileño, vinculado con los comerciantes de Lisboa, de Oporto o de Amsterdam, un propietario de una plantación de Jamaica ligado a los comerciantes de Londres, y se establece la relación, la corriente pasa. Estas conexiones son propias, eviden-

temente, del capitalismo, hasta son sus partes integrantes. En otras partes, bajo la protección de las «avanzadas» del centro, de sus «antenas», el capitalismo se introduce en la cadena que va de la producción al gran negocio, no para asumir su responsabilidad total, sino para ubicarse en los puntos estratégicos que controlan los sectores clave de la acumulación. ¿Es porque esta cadena, firmemente jerarquizada, no termina nunca de desarrollar sus eslabones por lo que toda evolución social ligada al conjunto es tan lenta? ¿O, lo que equivale a lo mismo, como sugiere Peter Laslett, porque la mayor parte de las tareas económicas ordinarias son pesadas y recaen duramente sobre las espaldas de los hombres?[102] Y siempre ha habido privilegiados (con títulos diversos) que descargan sobre otros esas pesadas tareas, necesarias para la vida de todos.

El orden cultural

Las culturas (o las civilizaciones, pues ambas palabras pueden emplearse una en lugar de la otra, en la mayoría de los casos) son también un orden organizador del espacio, tanto como las economías. Si bien aquéllas coinciden con éstas (en particular, porque el *conjunto* de una economía-mundo, en toda su extensión, *tiende* a compartir una misma cultura, o al menos ciertos elementos de una misma cultura, en oposición a las economías-mundo vecinas), también se diferencian de ellas: los mapas culturales y los mapas económicos no se superponen sin más, y esto es bastante lógico, aunque sólo sea por el hecho de que la cultura procede de una interminable duración que supera, con mucho, la longevidad, sin embargo impresionante, de las economías-mundo. Ella es el personaje más antiguo de la historia de los hombres: las economías se reemplazan, las instituciones políticas se rompen y las sociedades se suceden, pero la civilización continúa su camino. Roma se derrumba en el siglo V después de Jesucristo, pero la Iglesia Romana la continúa hasta nuestros días. El hinduismo, al erguirse contra el Islam en el siglo XVIII, abre un abismo por donde se desliza la conquista inglesa, pero la lucha entre las dos civilizaciones sigue ante nuestros ojos, con todas sus consecuencias, mientras el Imperio Inglés de la India ya no existe desde hace un tercio de siglo. La civilización es el anciano, el patriarca, de la historia del mundo.

En el corazón de toda civilización, se afirman los valores religiosos. Es una realidad que viene de lejos, de muy lejos. Si la Iglesia, en la Edad Media y más tarde, lucha contra la usura y el advenimiento del dinero, es porque representa a una época pasada —muy anterior al capitalismo— que no soporta las novedades. Pero la realidad religiosa no es por sí sola la cultura entera; ésta es también espíritu, estilo de vida, en todos los sentidos de la expresión, literatura, arte, ideología, tomas de conciencia, etcétera. La cultura está hecha de una multitud de bienes, materiales y espirituales.

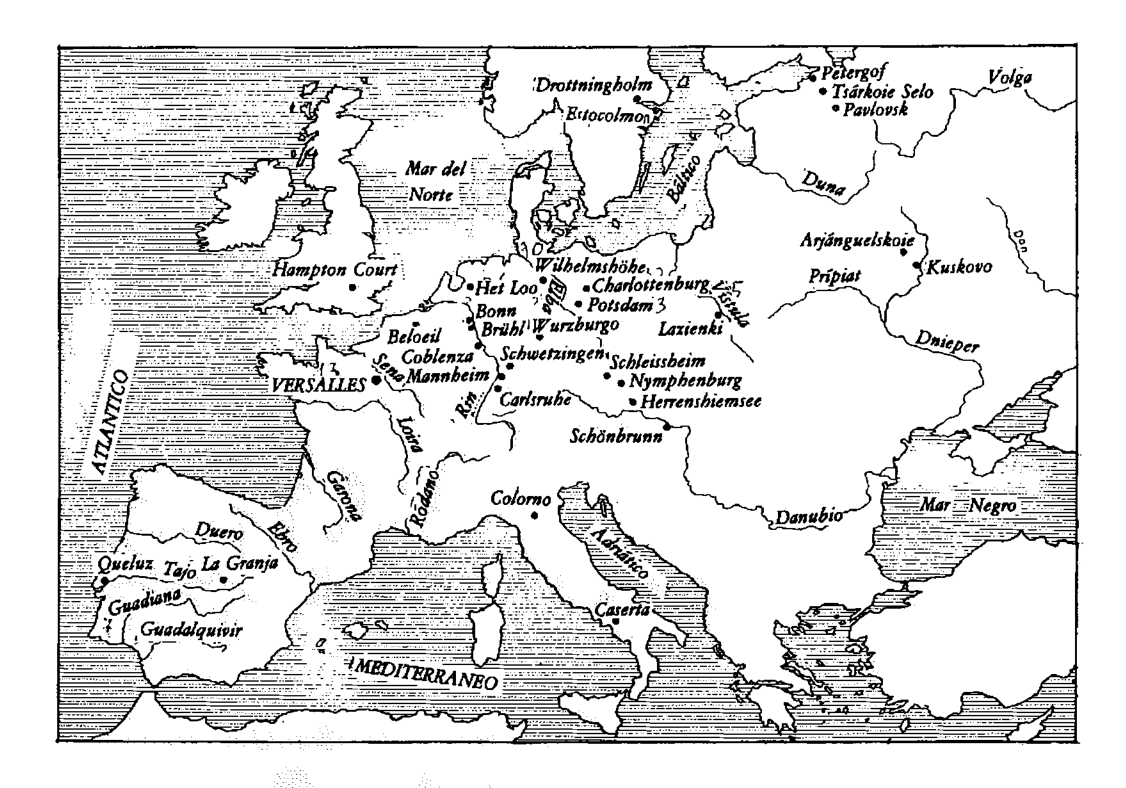
Y para que todo sea más complicado aún, ella es, a un tiempo, sociedad, política y expansión económica. Lo que la sociedad no logra, la cultura lo consigue; la cultura limita la posibilidad de lo que la economía haría por sí misma, y así sucesivamente. Además, no hay ningún límite cultural reconocible que no sea la prueba de una multitud de procesos ocurridos. La frontera del Rin y del Danubio es, en el espacio cronológico de este libro, una frontera cultural por excelencia: de un lado, la vieja Europa cristiana, del otro, una «periferia cristiana», conquistada en época más reciente. Ahora bien, cuando surge la Reforma, es la línea de ruptura a lo largo de la cual se estabiliza la desunión cristiana: protestantes de un lado, católicos del otro. Y es también, evidentemente, el antiguo límite, el viejo *limes* del Imperio Romano. Muchos otros ejem-

plos nos hablarían en un lenguaje análogo, aunque no sea más que la expansión del arte románico y del arte gótico, que, uno y otro, confirmando la regla las excepciones, dan testimonio de una creciente unidad cultural de Occidente: es, en verdad, una cultura-mundo, una civilización-mundo.

Forzosamente, una civilización-mundo y una economía-mundo pueden unirse y hasta apoyarse mutuamente. La conquista del Nuevo Mundo fue también la expansión de la civilización europea en todas sus formas, y esta expansión sostuvo y protegió la expansión colonial. En la misma Europa, la unidad cultural favorece los intercambios económicos, y recíprocamente. La aparición del gótico en Italia, en la ciudad de Siena, fue una importación directa de los grandes mercaderes sieneses que frecuentaban las ferias de Champaña. Provocará la reconstrucción de todas las fachadas de la gran plaza central de la ciudad. Marc Bloch veía en la unidad cultural de la Europa cristiana en la Edad Media una de las razones de su penetrabilidad, de su aptitud para los cambios, lo que sigue siendo cierto bastante después de la Edad Media.

Así, la letra de cambio, arma fundamental del capitalismo mercantil de Occidente, circula casi exclusivamente en los límites de la cristiandad, todavía en el siglo XVIII, sin franquearlos en dirección al Islam, Moscovia o el Extremo Oriente. En el siglo XV hubo letras de cambio de Génova sobre plazas mercantiles del Africa del Norte, pero las suscribía un genovés o un italiano y las recibía un negociante cristiano de Orán, Tlemcén o Túnez[103] Así, todo quedaba en casa. De igual modo, los reembolsos por letra de cambio de Batavia[104], de la India inglesa o de la Île de France[105] eran operaciones entre europeos; lo eran en los dos extremos del viaje. Había letras de cambio en Venecia sobre Levante, pero eran, por lo común, libradas *sobre*, o suscritas *por*, el baile veneciano de Constantinopla[106] No tratar entre los suyos, entre comerciantes justiciables por los mismos principios y las mismas jurisdicciones, hubiera sido aumentar los riesgos más allá de lo razonable. Sin embargo, no se trata de un obstáculo técnico, sino de una repugnancia cultural, puesto que existen fuera de Occidente circuitos densos y eficaces de letras de cambio, en beneficio de comerciantes musulmanes, armenios o indios. Estos circuitos también se detienen en los límites de las culturas respectivas. Tavernier explica cómo se puede trasladar dinero de un lugar a otro, por letras sucesivas de *banianos*, desde cualquier lugar de la India hasta el Levante mediterráneo. Es el último puesto. Aquí, civilizaciones-mundo y economías-mundo confunden sus fronteras y sus obstáculos.

En cambio, en el *interior* de toda economía-mundo, las cartografías de la cultura y de la economía pueden diferir mucho, y hasta oponerse a veces. Los centrados respectivos de las zonas económicas y las zonas culturales lo muestran de manera significativa. En los siglos XIII, XIV y XV, no son Venecia ni Génova, reinas del comercio, las que imponen su ley a la civilización de Occidente. Es Florencia la que lleva la voz cantente: ella crea y lanza el Renacimiento; al mismo tiempo, impone su dialecto —el toscano— a la literatura italiana. En este dominio, el vivo dialecto veneciano, *a priori* apto para una conquista semejante, ni siquiera la ha intentado. ¿Es porque una ciudad económicamente victoriosa o un Estado demasiado evidentemente dominante no puede poseer todo a la vez? En el siglo XVII, Amsterdam triunfa, pero el centro del barroco que invade a Europa es esta vez Roma, o si acaso Madrid. En el siglo XVIII, tampoco Londres se apodera del cetro cultural. El abate Le Blanc, que visitó Inglaterra de 1733 a 1740, al hablar de Christopher Wren[107], el arquitecto de la catedral de San Pablo de Londres, señala que, «en cuanto a las proporciones, que ha observado mal, [él] no ha hecho más que reducir el plano de San Pedro de Roma a los dos tercios de su magnitud». Siguen comentarios poco elogiosos sobre las casas de campo inglesas, construidas «todavía en el estilo italiano, pero no siempre se lo ha aplicado bien»[108]. En este siglo XVIII, más aún que de cultura italiana, Inglaterra está imbuida de las aportaciones



6. LAS IMITACIONES DE VERSALLES EN LA EUROPA DEL SIGLO XVIII

Este mapa de las numerosas copias de Versalles, desde Inglaterra hasta Rusia y desde Suecia hasta Nápoles, mide la primacía cultural francesa en la Europa de la Ilustración. (Según Louis Réau, L'Europe française au Siècle des Lumières, *1938, p. 279.)*

de una Francia culturalmente brillante, a la que se reconoce la supremacía del espíritu del arte y de la moda, sin duda para consolarla de no tener el cetro del mundo. «Los ingleses aman nuestra lengua lo suficiente como para complacerse en leer al mismo Cicerón en francés»[109], escribe también el abate Le Blanc. E irritado de que le machaquen los oídos con el número de criados franceses empleados en Londres, responde: «Si halláis en Londres tantos franceses para serviros, es porque vuestras gentes tienen la manía de ser vestidos, rizados y empolvados como nosotros. Están encaprichados con nuestras modas y pagan caro a quienes les enseñan a engalanarse con nuestras ridiculeces»[110]. Así, Londres, en el centro del mundo, pese al brillo de su propia cultura, multiplica en este plano las concesiones y los préstamos tomados de Francia. No siempre, por lo demás, con buen humor, pues sabemos que hacia 1770 había una sociedad de *Anti-gallicans,* «cuyo primer voto es no usar como vestimenta ningún producto de fabricación francesa»[111]. Pero, ¿qué puede hacer una sociedad contra la corriente de la moda? Inglaterra, con todos sus progresos, no merma la realeza intelectual de París, y Europa entera, hasta Moscú, es cómplice de que el francés se convierta en la lengua de las sociedades aristocráticas y el vehículo del pensamiento europeo. De igual modo, a fines del siglo XIX y comienzos del XX, Francia, que va a la cola de Europa económicamen-



El prestigio de Francia y de Venecia en el siglo XVIII: en Nymphenburg, la Versalles bávara, en 1746, se ven las góndolas en una fiesta a la veneciana. (Castillo de Nymphenburg, Munich, Clisé A. Colin.)

te, es el centro indudable de la literatura y la pintura de Occidente; la primacía musical de Italia y luego de Alemania se ha ejercido en épocas en que ni Italia ni Alemania dominaban económicamente a Europa; y todavía hoy, el formidable avance económico de Estados Unidos no los ha puesto a la cabeza del universo artístico o literario.

Sin embargo, y desde siempre, la técnica (si no necesariamente la ciencia) se desarrolla de manera privilegiada en las zonas dominadoras del mundo económico. El Arsenal de Venecia es el centro de la técnica, todavía en el siglo XVI. Holanda y luego

Inglaterra heredan por turno ese doble privilegio. Este pertenece hoy a los Estados Unidos. Pero la técnica no puede ser más que el cuerpo, no el alma, de las civilizaciones. Es lógico que sea favorecida por las actividades industriales y los altos salarios de las zonas más avanzadas de la economía. Al menos, ayer. Hoy, lo dudo.

La red de la economía-mundo seguramente es válida

La red que propone Wallerstein y que hemos presentado en sus líneas generales y sus aspectos principales, como todas las tesis que tienen cierta resonancia, ha provocado desde su aparición, en 1975, elogios y críticas. Se le han buscado y encontrado más antecedentes de los que cabría imaginar. Se le han hallado aplicaciones e implicaciones múltiples: hasta las economías nacionales reproducen el esquema general, están sembradas y rodeadas de regiones autárquicas; podría decirse que el mundo está sembrado de «periferias», entendiendo por esto países, zonas, franjas y economías subdesarrolladas. En el marco limitado de estas redes aplicadas a espacios «nacionales» medidos, se podrán hallar ejemplos de contradicción aparente con la tesis general[112], como Escocia, «periferia» de Inglaterra, que suelta las amarras, despega, económicamente, a fines del siglo XVIII. En lo concerniente al fracaso imperial de Carlos V, en 1557, se podrá preferir mi explicación a la de Wallerstein, o incluso reprocharle, como he hecho implícitamente, el no haber observado suficientemente, a través de los barrotes de su enrejado, las realidades distintas a las del orden económico. Como al primer libro de Wallerstein deben seguir otros tres, como el segundo, del que he leído una parte de sus numerosas hojas, se está terminando, y como los dos últimos llegarán hasta la época contemporánea, tendremos tiempo de volver sobre lo bien fundado, sobre las novedades y sobre los límites de una visión sistemática, demasiado sistemática quizás, pero que ha demostrado ser fecunda.

Y es este éxito lo que importa subrayar. El modo como la desigualdad del mundo da cuenta del empuje y el arraigo del capitalismo explica que la región central se halle por encima de sí misma, a la cabeza de todos los progresos posibles; y que la historia del mundo sea un cortejo, una procesión, una coexistencia de modos de producción que tendemos en demasía a considerar en la sucesión de las edades de la historia. De hecho, estos modos de producción diferentes están enganchados unos a otros. Los más avanzados dependen de los más atrasados, y recíprocamente: el desarrollo es la otra cara del subdesarrollo.

Immanuel Wallerstein relata que llegó a la explicación de la economía-mundo buscando la unidad de medida más extensa que, sin embargo, fuese coherente. Pero, evidentemente, en la lucha que este sociólogo, africanista por añadidura, dirige contra la historia, su tarea no ha terminado. Dividir según el espacio es indispensable. Pero también se necesita un unidad temporal de referencia. Pues en el espacio europeo se han sucedido diversas economías-mundo. O, más bien, la economía-mundo europea ha cambiado varias veces de forma desde el siglo XIII, ha desplazado su centro y ha reacondicionado sus periferias. ¿No es menester preguntarse, entonces, cuál es, para una economía-mundo determinada, la unidad temporal de referencia más larga y que, pese a su duración y a los cambios múltiples, hijos del tiempo, conserva una innegable coherencia? Sin coherencia, en efecto, no hay medida, se trate del espacio o del tiempo.

LA ECONOMIA-MUNDO FRENTE A LAS DIVISIONES DEL TIEMPO

El tiempo, como el espacio, se divide. El problema es, mediante estas divisiones en las que destacan los historiadores, situar mejor cronológicamente y comprender mejor los monstruos históricos que fueron las economías-mundo. Tarea poco fácil, en verdad, pues éstas no admiten, con su lenta historia, más que fechas aproximadas: tal expansión puede fijarse con diez o veinte años de aproximación; tal centrado o recentrado tarda más de un siglo en efectuarse: Bombay, cedido a los ingleses por el gobierno portugués en 1665, tarda más de un siglo en reemplazar a la plaza mercantil de Surat, alrededor de la cual había girado durante largo tiempo la actividad de la India occidental[113]. Estamos, pues, en presencia de historias de marcha lenta, de viajes que no acaban de realizarse y tan poco fértiles en accidentes reveladores que se corre el riesgo de reconstruir mal su trayecto. Estos enormes cuerpos, casi inmóviles, desafían al tiempo: la historia invierte siglos en construirlos y destruirlos.

Otra dificultad es que la historia coyuntural nos ofrece y nos impone sus servicios, pues sólo ella puede iluminar nuestra ruta. Ahora bien, ella se interesa más por los movimientos y los tiempos cortos que por las fluctuaciones y oscilaciones lentas que son los «indicadores» que necesitamos. Nos hará falta, pues, en una explicación preliminar, ir más allá de estos movimientos cortos, que además son los más fáciles de registrar e interpretar.

Los ritmos coyunturales

Hace una cincuentena de años que las ciencias humanas han descubierto esta verdad, a saber, que toda la vida de los hombres fluctúa, oscila, en movimientos *periódicos*, infinitamente reiniciados. Estos movimientos, estén acordes entre ellos o en conflicto, recuerdan las imágenes de las cuerdas o las láminas vibrantes con que comenzó nuestro aprendizaje escolar. G. H. Bousquet[114] decía, en 1923: «Los diversos aspectos del movimiento social [tienen] una forma ondulada, rítmica, no invariable o regularmente variable, sino con períodos en que [su] intensidad disminuye o aumenta.» Por «movimiento social», hay que entender todos los movimientos que animan a una sociedad, y el conjunto de estos movimientos constituye *la* o, mejor dicho, *las* coyunturas. Pues existen coyunturas múltiples, que afectan a la economía, la política y la demografía, pero también a las tomas de conciencia, a las mentalidades colectivas, a una criminalidad con altibajos, a las sucesivas escuelas artísticas, las corrientes literarias y hasta a las modas (la de la vestimenta es tan fugaz en Occidente, que pertenece al ámbito de lo estrictamente circunstancial). Sólo la coyuntura económica ha sido estudiada seriamente, si no conducida hasta sus últimas conclusiones. La historia coyuntural, pues, es muy compleja, e incompleta. Y nos percatamos de ello en el momento de concluir.

Por el momento, ocupémonos solamente de la coyuntura económica, sobre todo de la de los precios, por la que ha comenzado una enorme investigación. Su teoría ha sido establecida hacia 1929-1932 por los economistas, según los datos de la actualidad. Los historiadores les han pisado los talones: su esclarecimiento, poco a poco, gracias a nosotros, se remontó muy lejos por la pendiente del tiempo. Se han discernido ideas, co-

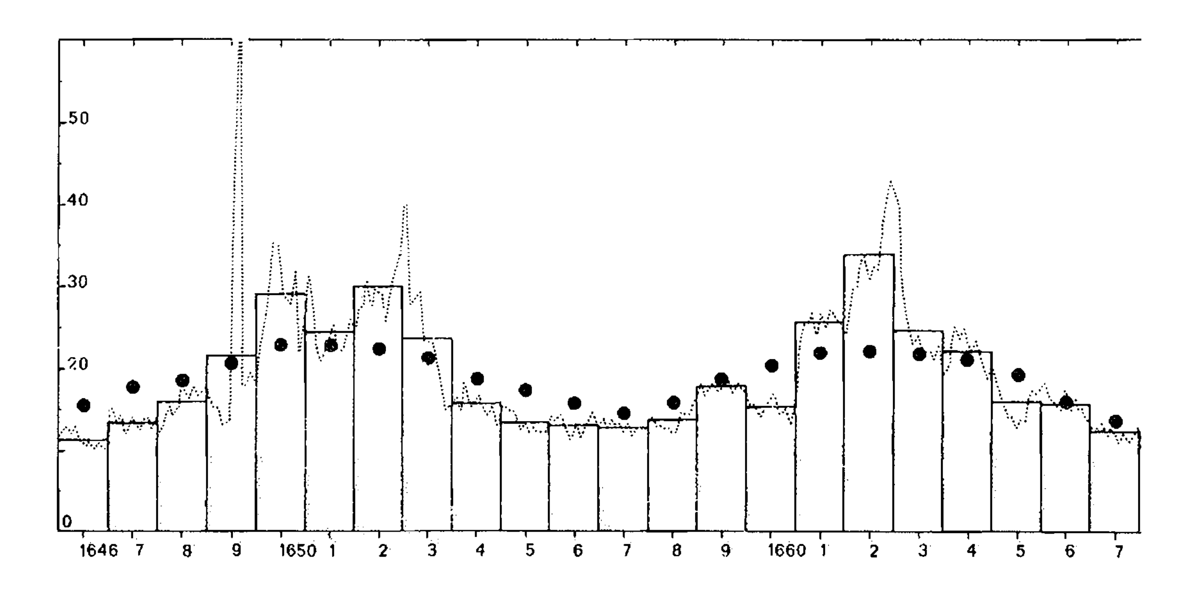
nocimientos y todo un lenguaje. El movimiento oscilante de conjunto ha sido dividido en movimientos particulares, cada uno de ellos distinguido por sus signos indicativos, su período y su posible significación[115].

El movimiento estacional, que todavía desempeña un papel a veces (como en ocasión de la sequía del verano de 1976), por lo común queda sumergido en nuestras densas economías de hoy. Pero antaño no era tan borroso, sino todo lo contrario. Las malas cosechas o la escasez podían, en algunos meses, ¡crear una inflación comparable a la revolución de los precios del siglo XVI en su conjunto! Los pobres se veían obligados a vivir lo más estrechamente posible hasta la nueva cosecha. La única ventaja del movimiento es que se borraba rápidamente. Después de la tempestad, como dice Witold Kula, el campesino polaco, como el caracol, salía de su concha[116].

Los otros movimientos —se habla preferentemente de *ciclos*— implican duraciones bastante más largas. Para distinguirlos, se les ha puesto nombres de economistas: el *Kitchin* es un ciclo corto, de 3 a 4 años; el *Juglar*, o ciclo intradecenal (el intríngulis de la economía del Antiguo Régimen) dura de 6 a 8 años; el *Labrousse* (se lo llama también el *interciclo* o *ciclo interdecenal*) dura de 10 a 12 años, y aún más; existe la sucesión de la rama descendente de un Juglar (o sea 3 ó 4 años) y de un Juglar completo que pierde su movimiento hacia arriba y, por consiguiente, se agota. Es decir, en total, un medio Juglar más un Juglar entero. El ejemplo clásico del *Labrousse* es el interciclo que impone la depresión y el estancamiento de 1778 a 1791, en vísperas de la Revolución Francesa, a cuyo desencadenamiento seguramente contribuyó. El hiperciclo, o el *Kuznets*, doble ciclo de Juglar, duraría una veintena de años. El *Kondratieff*[117] cubre un medio siglo o más: así, se inicia un Kondratieff en 1791, culmina en 1817 y se retrotrae hasta 1851, casi en vísperas, en Francia, de lo que será el Segundo Imperio (1852-1870). Por fin, no hay movimiento cíclico más largo que el *trend secular*, tan poco estudiado en verdad y al cual volveré ampliamente dentro de poco. Mientras no haya sido examinado con precisión y se haya establecido con exactitud su importancia, la historia coyuntural, pese a todas las obras que ha inspirado, seguirá siendo terriblemente incompleta.

Claro está que todos estos ciclos son contemporáneos, sincrónicos; coexisten, se mezclan, suman sus movimientos o los restan de las oscilaciones del conjunto. Pero, mediante un juego técnicamente fácil, se puede dividir el movimiento global en movimientos particulares, hacer desaparecer a unos u otros en beneficio de un solo movimiento privilegiado que se desea poner de relieve.

El problema decisivo, para entrar en el juego, es el de saber si estos ciclos que ha detectado la observación económica *actual* existen, o no, en las economías antiguas, preindustriales. Por ejemplo, ¿ha habido Kondratieffs antes de 1791? Un historiador nos dice, con demasiada malicia, que si se busca antes del siglo XIX tal o cual forma de ciclo, es casi seguro que se la encontrará[118]. La precaución es útil, a condición de no ignorar la importancia de lo que está en juego. En efecto, si los ciclos de hoy se asemejan suficientemente a los ciclos de ayer, se esboza una cierta continuidad entre las economías antiguas y las de hoy: han podido actuar reglas análogas que están mezcladas con las experiencias actuales. Y si el abanico de las fluctuaciones se abre de diferente modo, si éstas actúan de otra manera unas con respecto a otras, entonces se podría observar una evolución significativa. No creo, pues, que la detección por Pierre Chaunu de ciclos de Kitchin en el tráfico del puerto de Sevilla en el siglo XVI sea un detalle sin consecuencias[119]. O que los Kondratieffs que se suceden en las curvas del precio de los cereales y del pan en Colonia[120], de 1368 a 1797, no aporten un testimonio decisivo sobre este primordial problema de la continuidad.



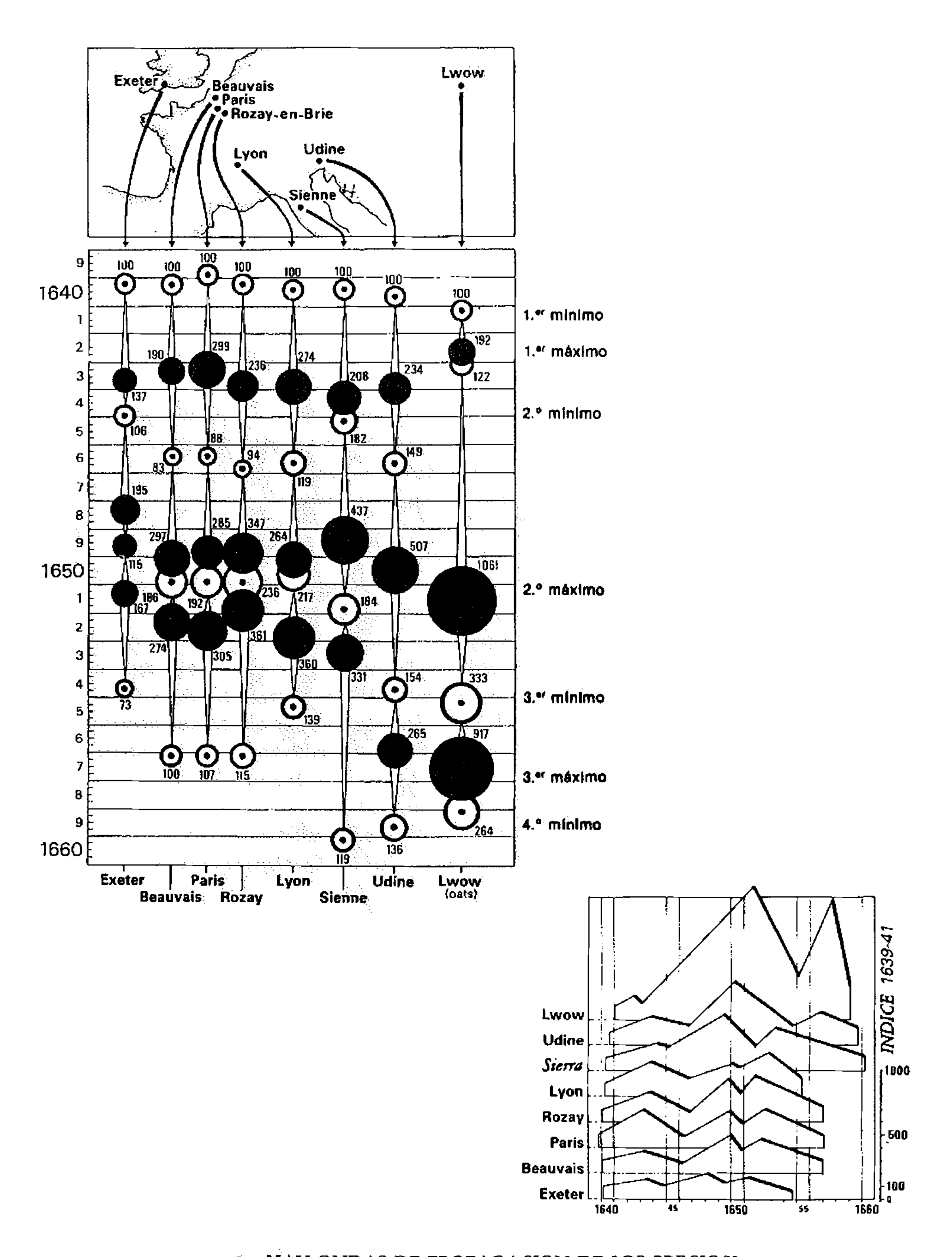
7. COMO DESCOMPONER LOS PRECIOS EN MOVIMIENTOS DIVERSOS

Superpuestos en este gráfico se ven tres registros diferentes del precio del sextario de trigo en Les Halles de París:
— en línea de puntos, el movimiento mensual; bastante tranquilo en un año normal, echa a volar en tiempo de carestía y de oferta escasa;
— en rasgos continuos, el movimiento de peldaños de escalera de las medias anuales calculadas por años-cosecha (agosto-julio): alternancia de los años malos (1648-1649 a 1652-1653; la Fronda, 1661-1662; el advenimiento de Luis XIV), y de las buenas cosechas;
— en puntos grandes, los movimientos cíclicos (1645-1646 a 1655-1656, y 1656-1657 a 1668-1669), calculados según las medias móviles sobre siete años. El paso a estos grandes movimientos cíclicos incorpora la fluctuación de los precios a la evolución del trend secular.

Fluctuaciones y espacios de resonancia

Los precios (se utilizan sobre todo, para los siglos preindustriales, los precios de los cereales) varían incesantemente. Observables desde temprano, estas fluctuaciones son el signo de la aparición precoz en Europa de redes de mercados, tanto más cuanto que estas fluctuaciones se presentan casi como sincrónicas en espacios bastante vastos. La Europa de los siglos XV, XVI y XVII, aunque se halle lejos de un perfecto concierto, obedece ya, según todas las evidencias, a ritmos de conjunto, a un orden.

Y es esto mismo lo que ha desalentado al historiador de los precios y los salarios: trataba de reconstituir series inéditas, pero, terminado su trabajo, volvía siempre a oír una canción ya conocida. Lo que dice una investigación lo repite la siguiente. El mapa de la página siguiente, tomado de la *Cambridge Modern Economic History*[121], aclara tales coincidencias, como si las olas de los precios, unas altas, otras bajas, se propagasen a través del espacio europeo, hasta el punto de que se podría representar su trazado en



8. ¿HAY ONDAS DE PROPAGACION DE LOS PRECIOS?
LAS CRISIS DE TRIGO EN EUROPA, 1639-1660

En el gráfico de la izquierda, ideado y realizado por Frank Spooner (Cambridge Economic History, 1967, IV, p. 468), *los círculos negros señalan los máximos de cuatro crisis sucesivas; éstas barren todo el espacio europeo, desde el Atlántico hasta Polonia. La base 100 está calculada del último cuarto de 1639 al primer cuarto de 1641. El segundo gráfico, abajo (Laboratoire de l'Ecole des Hautes Études), representa más esquemáticamente las mismas ondas de precios.*

el suelo como, en los mapas meteorológicos, el desplazamiento de curvas isobáricas. Frank G. Spooner ha tratado de hacer visible este proceso, y el gráfico que ha concebido muestra bastante bien el problema, si bien no lo resuelve. Para resolverlo, en efecto, sería necesario detectar el epicentro de esas olas en movimiento, suponiendo que lo haya. ¿Es esto verosímil? Para Pierre Chaunu, «existe un primer esbozo de una economía-mundo en el siglo XVI [...], la universalidad de las fluctuaciones [parece] nacer en algún punto situado entre Sevilla y la Vera Cruz»[122]. Si fuese menester elegir, yo vería esta vibración coyuntural, si no nacer, al menos repercutir a partir de Amberes, pues la ciudad del Escalda era por entonces el centro de los intercambios de Europa. Pero quizá la realidad sea demasiado complicada para admitir un centro único, cualquiera que sea.

Estos precios que fluctúan casi conjuntamente son, en todo caso, el mejor testimonio de la coherencia de una economía-mundo penetrada por el intercambio monetario y que se desarrolla bajo el signo ya organizador del capitalismo. La rapidez de su propagación, de su «equilibración», es la prueba de la eficacia de los intercambios, a la velocidad que permiten los medios de transporte de la época. Velocidad que para nosotros es irrisoria. Pero los correos especiales no dejaban de abalanzarse, reventando sus caballos, sobre las grandes plazas mercantiles, al final de cada feria internacional, llevando las noticias útiles, la lista de las cotizaciones y los paquetes de letras de cambio que el correo tiene por misión transportar. Y las malas noticias, particularmente el anuncio de carestías locales o de quiebras mercantiles, aun lejanas, tienen alas. En Livorno, puerto activo pero que ciertamente no estaba en el centro de la vida europea, en septiembre de 1751[123], «el gran número de quiebras en diferentes ciudades provocó un perjuicio considerable a su comercio, y acaba de recibir un nuevo golpe con la bancarrota de los señores Leake y Prescot en Petersburgo, que, según se dice, es de quinientos mil rublos. Se cree que [el comercio de Livorno] sufrirá mucho también por la decisión de los genoveses de restablecer las exenciones del puerto de Génova». ¿No nos hacen palpar tales noticias la unidad de Europa, y forzosamente su unidad coyuntural? Todo se mueve en ella casi al mismo ritmo.

Pero lo más curioso es que el ritmo de la coyuntura europea trascienda de los límites de su economía-mundo, que tiene ya, fuera de sí misma, cierto poder de mando a distancia. Los precios moscovitas, en la medida en que los conocemos, se ajustan en el siglo XVI a los del Oeste, probablemente por intermedio de los metales de América, que, allí como en otras partes, hacen las veces de «correas de transmisión». Asimismo, los precios otomanos, por las mismas razones, se ajustan a los de Europa. América, al menos la Nueva España y Brasil, donde los precios fluctúan, sigue también ese modelo lejano. Louis Dermigny hasta escribe: «La correlación Atlántico-Pacífico demostrada por Pierre Chaunu[124] no es válida sólo para Manila»[125]. Los precios europeos, en efecto, propagarían su efecto aún más alla de la ruta del galeón de Manila, hasta Macao, en particular. Y sabemos, desde los estudios de Aziza Hazan, que también en la India halló eco la inflación europea del siglo XVI, con un desfase de quizás unos veinte años[126].

El interés de estas comprobaciones es evidente: si el ritmo de los precios impuesto o retransmitido es verdaderamente un signo de dominación o de vasallaje, como pienso, la irradiación de la economía-mundo creada a partir de Europa supera muy pronto los límites más ambiciosos que se le puedan atribuir. He aquí lo que atrae la atención sobre esas *antenas* que una economía-mundo conquistadora lanza más allá de sí misma, verdaderos cables de alta tensión eléctrica cuyo mejor ejemplo es, ciertamente, el comercio de Levante. Hay una tendencia (que Wallerstein comparte) a subestimar este tipo de intercambios, a tacharlos de accesorios, porque sólo conciernen a objetos de lujo, hasta el punto de que se podría suprimirlos sin perjudicar en nada a la vida ordinaria de las poblaciones. Sin duda. Pero, ubicados en el corazón del capitalismo más

complejo, tienen *consecuencias* que se ramifican hacia la vida cotidiana. Sobre los precios, pero no solamente sobre ellos. Y he aquí también que atrae la atención, una vez más, sobre la moneda y los metales preciosos, instrumentos de dominación, armas de guerra en mayor medida de lo que se cree de ordinario.

El trend secular

En la lista de los ciclos, la mayor duración corresponde al *trend secular,* seguramente el más descuidado de todos los ciclos. Un poco porque los economistas no se interesan, generalmente, más que por la coyuntura corta: «un análisis de un período largo puramente económico no tiene sentido», escribe André Marchal[127] En parte, también, porque su lentitud lo disimula. Se presenta como una base sobre la que se apoyaría el conjunto de los precios. Si la base está ligeramente inclinada hacia arriba o hacia abajo o permanece horizontal, ¿puede observarse bien, cuando los otros movimientes de los precios, los de la coyuntura breve, superponen a esta curva básica sus líneas, mucho más movidas, de ascensos y descensos abruptos? ¿No será el *trend secular* solamente el residuo, de algún modo, de los otros movimientos, lo que queda cuando se los ha eliminado por el cálculo? Promoverlo al papel de «indicador» (no digo todavía de causa eficiente), ¿no haría correr el riesgo (como en las fases A y B de Simiand, pero con una amplitud cronológica muy diferente) de ocultar los problemas reales? ¿Existe, siquiera, el *trend secular?*

Más de un economista y más de un historiador no están lejos de afirmar *que no.* O, más simplemente, pienso, hacen como si no existiera. Pero, ¿y si estas personas prudentes y escépticas se equivocasen? La iniciación, evidente desde 1974, pero comenzada antes de esta fecha, de una crisis larga, anormal y desconcertante acaba de atraer de golpe de atención de los especialistas sobre la larga duración. León Dupriez ha abierto el fuego multiplicando las advertencias y las comprobaciones. Michel Lutfalla incluso habla «de un retorno a Kondratieff». Por su parte, Rondo Cameron[128] sugiere ciclos, llamados por él «logísticos», de 150 a 350 años de duración. Pero, aparte del nombre, ¿en qué difieren del *trend secular*? El momento es propicio, pues, para que nos arriesguemos a defender la existencia del *trend secular.*

Poco perceptible en el instante pero avanzando poco a poco en la misma dirección, el *trend* es un proceso *acumulativo.* Se agrega a sí mismo; todo ocurre como si elevase poco a poco la masa de los precios y de las actividades económicas hasta el momento en que, en el sentido inverso, provoca su descenso general, imperceptible, lento, pero prolongado. De año a año, casi no cuenta; siglo tras siglo, resulta ser un actor importante. Por ello, si se intentase medir mejor el *trend secular* y superponerlo sistemáticamente a la historia europea (como Wallerstein le ha superpuesto el esquema espacial de la economía-mundo), podrían discernirse ciertas explicaciones acerca de estas corrientes económicas que nos arrastran, que sufrimos, todavía hoy, sin que seamos capaces de comprenderlas muy exactamente ni podamos estar seguros de los remedios que es necesario aplicarles. Quede claro que no tengo la intención ni la posibilidad de improvisar una teoría del *trend secular*; a lo sumo, trataré de retomar los datos de los libros clásicos de Jenny Griziotti Kretschmann[129] y de Gaston Imbert[130], y señalar sus posibles consecuencias. Es una manera de precisar nuestros problemas, no de resolverlos.

Un ciclo secular, como cualquier ciclo, tiene un punto de partida, una cúspide y un punto de llegada, pero su determinación, dado el trazado poco accidentado de la curva secular, sólo es aproximada. Se dirá, pensando en sus culminaciones, *circa* 1350,

circa 1650... Según los datos actualmente admitidos[131], se distinguen cuatro ciclos seculares sucesivos *en lo que concierne a Europa:* 1250 [1350] 1507-1510; 1507-1510 [1650] 1733-1743; 1733-1743 [1817] 1896; 1896 [¿1974?]... La primera y la última fecha de cada uno de estos ciclos señalan el comienzo del ascenso y el fin del descenso; la fecha media, entre corchetes, señala el punto culminante, el punto de inversión de la tendencia secular, es decir, de la *crisis.*

De todas estas referencias cronológicas, la primera es, con mucho, la menos segura. Más que el año 1250, yo elegiría como punto de partida el comienzo del siglo XII. La dificultad proviene de que el registro de los precios, muy imperfecto en esos tiempos lejanos, no ofrece ninguna certidumbre, pero los comienzos de la enorme expansión de los campos y de las ciudades de Occidente y las expediciones de las Cruzadas aconsejarían hacer remontar en cincuenta años más tarde, al menos, el inicio del desarrollo europeo.

Esta discusión y estas precisiones no son vanas; muestran de antemano que es difícil emitir un juicio sobre la duración comparada de esos ciclos, cuando sólo disponemos de tres ciclos seculares y el cuarto se halla (si no nos engañamos sobre la ruptura del decenio de 1970) en la mitad de su curso. Sin embargo, parece que estas interminables oleadas de fondo tienen tendencia a acortarse. ¿Hay que atribuirlo a una aceleración de la historia a la cual se puede conceder mucho y hasta demasiado, como se concede a los ricos?

Nuestro problema no está allí. Repitamos que consiste en saber si ese movimiento ilegible para los contemporáneos registra, o al menos aclara, el destino a largo plazo de las economías-mundo, si éstas, no obstante su peso y su duración, o en razón de su peso y su duración, desembocan en esos movimientos, los mantienen, los sufren y, al explicarlos, se explican a su vez por ellos. Sería demasiado bello que fuese exactamente así. Sin forzar la explicación y para abreviar el debate, me contentaré con situarme en los observatorios sucesivos que ofrecen las culminaciones de 1350, 1650, 1817 y 1973-1974. En principio, esos observatorios están en la juntura de dos procesos, de dos paisajes contradictorios. No los hemos elegido, sino aceptado, a partir de cálculos que no hemos realizado nosotros. Es un hecho, en todo caso, que los cortes que ellos registran se vuelven a encontrar, sin duda no por azar, en las periodizaciones de diversos órdenes realizadas por los historiadores. Si corresponden también a rupturas significativas en la historia de las economías-mundo europeas, no será porque hayamos forzado en un sentido o en otro nuestras observaciones.

Una cronología explicativa de las economías-mundo

El horizonte descubierto a partir de esas cuatro culminaciones no puede explicar la historia entera de Europa, pero si esos puntos han sido juiciosamente registrados, deben sugerir y casi garantizar, puesto que corresponden a situaciones análogas, comparaciones útiles a través del conjunto de las experiencias examinadas.

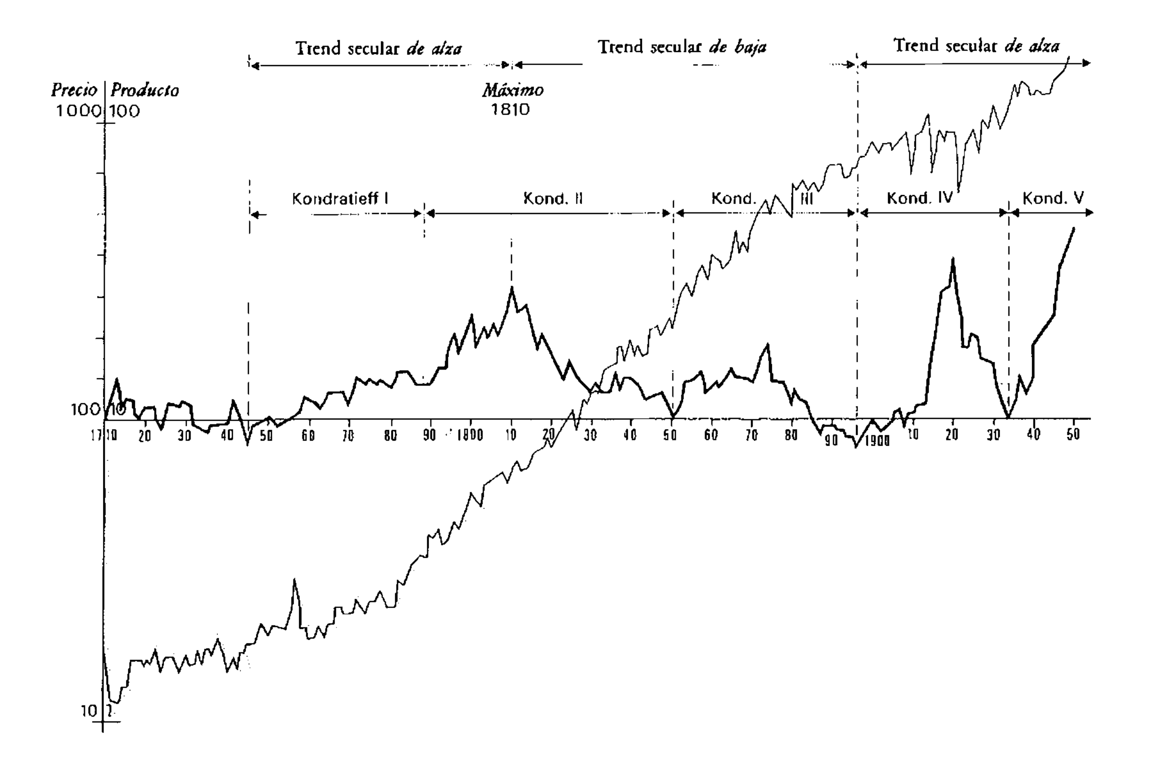
En 1350, la Peste Negra añade sus calamidades a la lenta y potente desaceleración que había comenzado bastante antes de mediados de siglo. La economía-mundo europea de esta época une a la Europa terrestre del Centro y del Oeste los mares del Norte y Mediterráneo. Evidentemente, este sistema Europa-Mediterráneo pasa por una crisis profunda; la Cristiandad, al perder el gusto o la inclinación por las Cruzadas, tropieza contra la resistencia y la inercia del Islam, al que cede el último puesto impor-

tante de Tierra Santa, San Juan de Acre, en 1291; hacia 1300, las ferias de Champaña, a mitad de camino entre el Mediterráneo y el mar del Norte, están en decadencia; y lo que sin duda es más grave aún, hacia 1340 se interrumpe la ruta «mongol», la ruta de la seda, vía de comercio libre para Venecia y Génova, más allá del Mar Negro, hasta la India y China. La pantalla islámica que atravesaba esta vía de intercambio vuelve a ser una realidad, y se impone la obligación para los navíos cristianos de volver a los puertos tradicionales de Levante, en Siria y Egipto. Hacia 1350, Italia empieza también a industrializarse. Antes teñía los paños crudos del Norte para revenderlos en Oriente, y ahora comienza a fabricarlos ella misma. El *Arte della Lana* va a dominar Florencia. En resumen, ya no estamos en la época de San Luis. El sistema europeo, que se había dividido entre el polo nórdico y el polo mediterráneo, se inclina hacia el Sur y la primacía de Venecia se afirma: se ha operado un centrado a su favor. La economía-mundo que gira alrededor de ella va a asegurar su prosperidad relativa, pronto resplandeciente en una Europa debilitada y en evidente regresión.

Trescientos años más tarde, en 1650, termina (después de un «último verano», de 1600 a 1630-1650) la larga prosperidad del largo siglo XVI. ¿Es la América minera que resopla? ¿O la coyuntura que juega una de sus malas pasadas? Allí nuevamente, en un punto preciso del tiempo, registrado como una inversión secular, es visible una *gran* degradación de la economía-mundo. Mientras que el sistema mediterráneo había ya acabado de deteriorarse, empezando por España e Italia, ambas demasiado ligadas a los metales preciosos de América y a las finanzas del imperialismo de los Habsburgos, el nuevo sistema atlántico se descalabra a su vez, se paraliza. Este reflujo general es la «crisis del siglo XVII», tema clásico de disputas, pero sin conclusiones. Ahora bien, es el momento en que Amsterdam, ya en el centro del mundo cuando empieza el siglo XVII, se instala triunfalmente en él. En adelante, el Mediterráneo queda fuera de la historia grande, de la que había tenido durante siglos la propiedad exclusiva.

Pensemos en 1817: la precisión de la fecha no debe hacernos abrigar demasiadas ilusiones. El retorno secular se anuncia en Inglaterra desde 1809 ó 1810; en Francia, con las crisis de los últimos años de la experiencia napoleónica. Y para Estados Unidos, 1812 es el franco comienzo del cambio de tendencia. Asimismo, las minas de plata de México, esperanza y codicia de Europa, reciben un golpe brutal de la revolución de 1810, y si no resurgen enseguida a flote, la coyuntura tiene algo que ver en ello. He aquí que en Europa y el mundo escasea el metal blanco. Lo que se tambalea entonces es el orden económico del mundo entero, desde China hasta las Américas. Inglaterra está en el centro de este mundo, y es innegable que sufre pese a su victoria y que tardará años en recobrar su aliento. Pero ha ocupado el primer lugar, que nadie le disputa (Holanda ha desaparecido del horizonte), que nadie le podría arrebatar.

¿Y 1973-1974?, se preguntará. ¿Se trata de una crisis coyuntural corta, como parecen creer la mayoría de los economistas? ¿O bien tenemos el privilegio, bastante poco envidiable, por lo demás, de ver ante nuestros ojos tambalearse el siglo hacia la baja? Si es así, las políticas a corto plazo, admirablemente puntuales, de los príncipes de la política y los expertos de la economía corren el riesgo de ser vanas para curar una enfermedad cuyo fin no verían ni siquiera los hijos de nuestros hijos. La actualidad nos insta imperiosamente a plantearnos la cuestión. Pero antes de ceder a esta intimación, es necesario abrir un paréntesis.



9. CICLOS KONDRATIEFF Y TREND SECULAR

Este gráfico separa, en los precios ingleses de 1700 a 1950, los dos movimientos: ciclos Kondratieff *y* trend secular. *Se ha añadido la curva de la producción; obsérvese su discordancia con la curva de los precios. Según Gaston Imbert,* Des Mouvements de longue durée Kondratieff, *1959, p. 22.*

Kondratieff y trend secular

El *trend secular* lleva sobre sus espaldas, como hemos dicho, movimientos que no tienen su aliento, ni su longevidad, ni su discreción. Se puede observar fácilmente que saltan a la vertical, se hacen ver. La vida cotidiana, hoy como ayer, es atravesada por esos movimientos vivos que sería menester añadir todos al *trend* para sondear su conjunto. Pero nos limitaremos, para nuestros fines, a introducir solamente los respetables Kondratieffs, que, también ellos, tienen largo aliento, ya que a cada uno de ellos le corresponde un buen medio siglo, con lo que duran el tiempo de dos generaciones, una en buena coyuntura, la otra en mala. Si se unen estos dos movimientos, el *trend secular* y el Kondratieff, se dispondrá de una larga música coyuntural a dos voces. Esto complica nuestra primera observación pero también la refuerza, pues los Kondratieffs, contrariamente a lo que se suele repetir, no hacen su aparición en el teatro europeo en 1791, sino varios siglos antes.

Al agregar sus movimientos al ascenso o el descenso del *trend secular*, los Kondratieffs lo refuerzan o lo atenúan. Una vez de cada dos, la culminación de un Kondratieff coincide con una culminación del *trend*. Así ocurrió en 1817 Así también (si no me equivoco) en 1973-1974; y tal vez en 1650. Entre 1817 y 1971 habría habido dos culminaciones independientes de Kondratieffs: 1873 y 1929. Si estos datos estuvieran al abrigo de toda crítica, lo que ciertamente no sucede, diríamos que en 1929 la ruptura que fue el origen de la crisis mundial no ha sido más que la inversión de un Kondratieff simple, cuya rama ascendente, iniciada en el año 1896, pasó por los últimos años del siglo XIX, los primeros del XX, la Primera Guerra Mundial y los diez años grises de posguerra para llegar a la culminación de 1929. La inversión de 1929-1930 ha sorprendido tanto a los observadores y los especialistas, éstos aún más atónitos que aquéllos, que se hizo un inmenso esfuerzo de comprensión, una de cuyas mejores pruebas sigue siendo el libro de François Simiand.

En 1973-1974 se produjo la inversión de un nuevo Kondratieff cuyo inicio se sitúa hacia 1945 (o sea, una rama ascendente de un cuarto de siglo, aproximadamente, como es normal), pero, ¿no se habrá producido, como en 1817, una inversión del movimiento secular, y por ende una doble inversión? Me siento tentado a creerlo, aunque nada lo demuestre. Y si este libro cae un día en las manos de un lector posterior al año 2000, quizás se divertirá con estas líneas, como yo me he divertido, no sin un poco de mala conciencia, con una tontería similar escapada de la pluma de Jean-Baptiste Say.

Doble o simple, la inversión de 1973-1974 iniciaría una larga regresión. Quienes han vivido la crisis de 1929-1930 han conservado el recuerdo de un huracán inesperado, sin previo aviso, y relativamente breve. La crisis actual, que no nos abandona, es más siniestra, como si no llegase a mostrar su verdadero rostro, a hallar su nombre y el modelo que la explicaría y nos tranquilizaría; no es un huracán, sino más bien una inundación, con un ascenso lento y desesperante de las aguas, o el cielo obstinadamente cargado de nubes. Todos los cimientos de la vida económica, todas las acciones de la experiencia, presentes y pasadas, están en tela de juicio. Pues, paradójicamente, hay regresión, descenso de la producción y paro, pero los precios siguen subiendo con rapidez, contrariamente a las reglas antiguas. Haber bautizado el fenómeno como *stagflation* no lo explica en nada. El Estado que en todas partes hace de Providencia, que había dominado las crisis cortas siguiendo las lecciones de Keynes y se creía protegido contra un retorno de catástrofes como la de 1929, ¿es responsable de las extravagancias de la crisis en razón de sus mismos esfuerzos? ¿O bien las defensas y la vigilancia obreras son el obstáculo que explica el ascenso obstinado de los precios y los salarios pese a todo? León H. Dupriez[132] plantea estas cuestiones sin poder resolverlas. La solución se nos escapa y, al mismo tiempo que ella, la significación de esos ciclos largos que parecen obedecer a ciertas leyes o reglas tendenciales que ignoramos.

¿Se explica la coyuntura larga?

Los economistas y los historiadores comprueban y describen los movimientos coyunturales, están atentos al modo en que se superponen, como la marea, se dice desde François Simiand, arrastra en su propio movimiento el movimiento de las olas; están atentos también a sus múltiples consecuencias. Y siempre quedan perplejos ante su amplitud y su sempiterna regularidad.

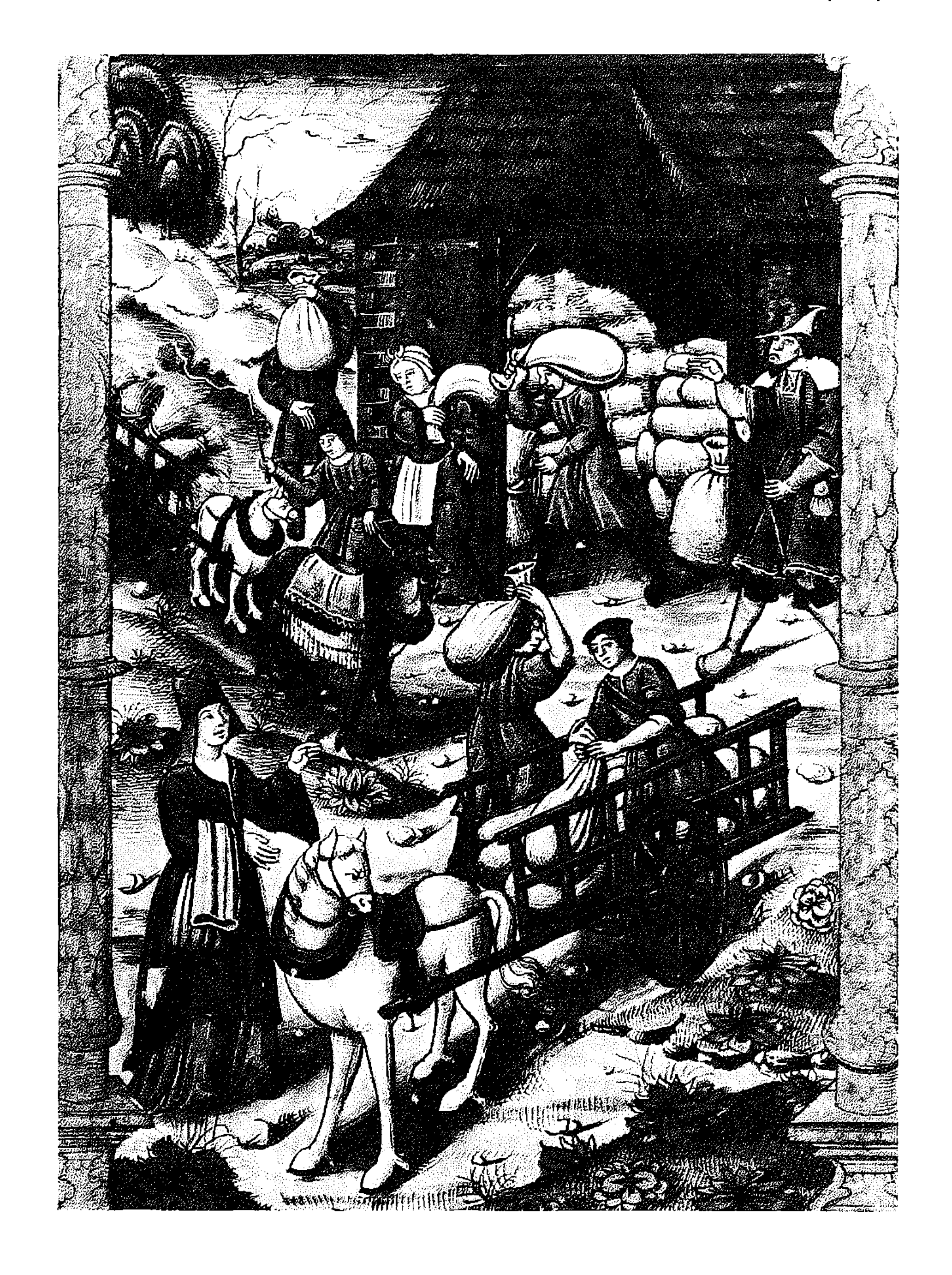
Pero nunca han tratado de explicar por qué se imponen, se desarrollan y recomien-

zan. La única observación a este respecto concierne a la oscilación de los Juglars, ¡que estarían en relación con las manchas solares! Nadie creerá en esta estrecha correlación. ¿Y cómo explicar los otros ciclos? No solamente los que registran las variaciones de los precios, sino también los concernientes a la producción industrial (véanse las curvas de W. Hoffman), o el ciclo del oro brasileño en el siglo XVIII, o el ciclo bisecular de la plata mexicana (1696-1900) o las oscilaciones del tráfico en el puerto de Sevilla, en la época en que éste marcaba el ritmo de la economía entera del Atlántico. Sin contar los movimientos prolongados de la población ligados a las variaciones del *trend secular* y que, sin duda, son consecuencias tanto como causas. Sin contar el flujo de los metales preciosos, sobre el cual historiadores y economistas han trabajado mucho. Dada la densidad de las acciones e interacciones, también aquí conviene desconfiar de un determinismo demasiado simple: la teoría cuantitativa desempeña su papel, pero pienso, con Pierre Vilar, que todo avance económico puede crear su moneda y su crédito[133]

Para aclarar las cosas —no digo para resolver el imposible problema—, es menester remitirse mentalmente a los movimientos vibratorios y periódicos de la física elemental. El movimiento siempre es consecuencia de una percusión externa y de la respuesta del cuerpo al que la percusión hace vibrar, sea una cuerda o una lámina... Las cuerdas del violín vibran bajo el arco. Una vibración, naturalmente, puede originar otra: la tropa que marcha al mismo paso debe romper el ritmo cuando llega a un puente, pues de lo contrario el puente vibraría a su vez y, en ciertas condiciones, se corre el riesgo de que se rompa como un cristal. Imaginemos, pues, que, en lo complejo de la coyuntura, un movimiento influye sobre otro, luego sobre un segundo y así sucesivamente.

El impacto más importante, sin duda, es el de las causas externas, exógenas. La economía del Antiguo Régimen, como dice Giuseppe Palomba, estaba bajo la coacción del *calendario,* lo que significa mil obligaciones, mil percusiones por el hecho de la cosecha, por supuesto, pero, para dar un ejemplo, ¿no es también el invierno la estación por excelencia de los trabajos del artesano? Igualmente, fuera de la voluntad de los hombres y de las autoridades que los dirigen, hay abundancias y escaseces, las oscilaciones del mercado que se propagan fácilmente, las fluctuaciones del comercio lejano y las consecuencias que entrañan para los precios «interiores»: todo choque de fuera o de dentro es una brecha o una herida.

Pero tanto como la percusión externa cuenta el medio en el que se produce: ¿cuál es el cuerpo (palabra poco adecuada) que, siendo la sede del movimiento, impone a éste su período? He conservado el recuerdo lejano (1950) de una conversación con Urbain, profesor de economía en la Universidad de Lovaina, cuya preocupación constante era relacionar la oscilación de los precios con la superficie o el volumen afectados. Para él, sólo eran comparables los precios de una misma superficie vibrante. Lo que vibra bajo el impacto de los precios, en efecto, son redes previamente establecidas que, para mí, constituyen las superficies vibrantes por excelencia, las *estructuras* de los precios (en un sentido que, por cierto, no es exactamente el que les da Léon H. Dupriez). El lector puede ver bien la afirmación a la que tiendo: la economía-mundo es la superficie vibrante de mayor extensión, la que no solamente recibe la coyuntura, sino que también, en cierta profundidad, en cierto nivel, la fabrica. Es ella, en todo caso, la que crea la *unicidad* de los precios en enormes espacios, así como un sistema arterial distribuye la sangre a través de un cuerpo vivo. Ella es, en sí misma, una estructura. Sin embargo, queda planteado el problema de saber si, pese a las coincidencias que he señalado, el *trend secular* es o no un buen indicador de esta superficie de escucha y de reflexión. Para mí, la vibración secular, inexplicable sin la superficie inmensa pero limitada de la economía-mundo, abre, interrumpe y abre de nuevo los flujos complejos de la coyuntura.



La riqueza, en el siglo XVI, es la acumulación de sacos de trigo. (Chants royaux sur la conception, *París, B. N., Ms. fr. 1537.)*

No estoy seguro de que la investigación histórica o económica se dirija, en la actualidad, hacia estos problemas de largo alcance. Pierre Léon[134] decía ayer: «Los historiadores, por lo general, han permanecido indiferentes al largo término.» Al comienzo de su tesis[135], Labrousse incluso escribía: «Hemos renunciado a toda explicación del movimiento de larga duración.» Para el intervalo de un interciclo, el *trend secular,* evidentemente, puede dejarse de lado. Witold Kula[136], por su parte, está atento a los movimientos de larga duración que, «por su acción acumulativa, provocan transformaciones estructurales». Pero es casi el único. Michel Morineau[137], en el otro extremo, exige que se dé «al tiempo vivido su sabor, su densidad y su calidad de acontecimiento». Y Pierre Vilar[138], que no se pierda de vista el plazo corto, pues sería «velar sistemáticamente los choques, las luchas de clases; éstas, en el régimen capitalista como en el Antiguo Régimen, se revelan en el plazo corto». No es necesario tomar partido en tal discusión, una falsa discusión, pues la coyuntura debe ser estudiada en toda su profundidad, y sería lamentable no buscar sus límites, de un lado, hacia los acontecimientos y el tiempo corto y, del otro, hacia la larga duración y lo secular. Tiempo corto y tiempo largo coexisten y son inseparables. Keynes, que construyó su teoría sobre el tiempo corto, dijo, en una humorada a menudo repetida por otros: «en la larga duración, todos estaremos muertos», observación que, humor aparte, es trivial y absurda. Pues vivimos a la vez en el tiempo corto y en el tiempo largo: la lengua que hablo, el oficio que practico, mis creencias, el paisaje humano que me rodea, los he heredado; existían antes de mí y existirán después de mí. Tampoco estoy de acuerdo con Joan Robinson[139], quien piensa que el período corto «no es una duración de tiempo, sino un cierto estado de cosas». En este caso, ¿en qué se convierte el «período largo»? El tiempo no sería más que lo que contiene, lo que lo puebla. ¿Es posible esto? Beyssade dice, más razonablemente, que el tiempo no es «ni inocente ni anodino»[140]; no crea su contenido, pero actúa sobre él, le da una forma, una realidad.

Ayer y hoy

Para terminar este capítulo, que no pretende ser más que una introducción teórica o, si se prefiere, un ensayo de problemática, sería menester construir paso a paso una tipología de los períodos seculares, los que están en alza, los que están en baja y las crisis que señalan sus puntos más elevados. Ni la economía retrospectiva ni la historia más arriesgada nos apoyarán en esta operación. Y, por añadidura, es posible que los estudios futuros dejen pura y sencillamente de lado estos problemas que trato de formular.

En esos tres casos (ascenso, crisis y descenso), tendríamos que clasificar y dividir según los tres círculos de Wallerstein, lo que nos da ya nueve casos diferentes, y puesto que distinguimos cuatro *conjuntos* sociales —economía, política, cultura y jerarquía social—, llegamos a treinta y seis casos. Por último, es de prever que una tipología regular nos abandonaría de pronto; sería necesario, si tuviésemos los informes apropiados, distinguir todavía casos particulares muy numerosos. Nos quedaremos prudentemente en el plano de las generalidades, por discutibles y frágiles que sean.

Simplifiquemos, entonces, sin demasiados remordimientos. Sobre las crisis, las líneas precedentes han analizado la situación; señalan el comienzo de una desestructuración: un sistema-mundo coherente que se ha desarrollado a sus anchas se deteriora o termina de deteriorarse, y otro sistema nacerá con muchos retrasos y lentitud. Tal rup-

tura se presenta como el resultado de una acumulación de accidentes, estancamientos y deformaciones. Y son estos pasos de un sistema a otro lo que trataré de aclarar en los capítulos de este volumen.

Si se tiene ante los ojos los ascensos seculares, entonces es evidente que la economía, el orden social, la cultura y el Estado se expanden de modo indudable. Earl J. Hamilton, discutiendo conmigo cuando nuestros muy lejanos encuentros de Simancas (1927), solía decir: «En el siglo XVI, toda herida se cura, toda avería se repara, todo retroceso es compensado», y eso en todos los terrenos: la producción, en general, es buena, el Estado tiene medios para actuar, la sociedad deja engrandecerse a la exigua gente de su aristocracia, la cultura sigue su camino y la economía, que da apoyo al aumento de la población, complica sus circuitos; éstos, al prestarse a la proliferación de la división del trabajo, favorecen el aumento de los precios; las reservas monetarias aumentan y los capitales se acumulan. Todo ascenso, además, es conservador; protege al sistema existente; favorece a *todas las economías*. Durante estos ascensos, son posibles centrados múltiples; así, en el siglo XVI, comparten el centro Venecia, Amberes y Génova.

Con los descensos largos y persistentes, el paisaje cambia: las economías saludables sólo se encuentran en el centro de la economía-mundo. Hay repliegue, concentración, en beneficio de un solo polo; los Estados se vuelven huraños, agresivos. De ahí la «ley» de Frank C. Spooner concerniente a Francia y según la cual la economía en alza tiende a dispersarla, a dividirla contra sí misma (véase lo que ocurre cuando las guerras de religión), mientras que la mala coyuntura aproxima sus diversas partes en beneficio de un gobierno aparentemente fuerte. Pero esta ley, ¿es válida para Francia a lo largo de todo su pasado y es válida para los otros Estados? En cuanto a la alta sociedad, durante el mal tiempo económico, lucha, se atrinchera y restringe su volumen (matrimonios tardíos, emigración de los jóvenes excedentes, prácticas anticonceptivas precoces, como en Ginebra en el siglo XVII). Pero la cultura muestra entonces el más extraño de los comportamientos: si interviene con fuerza (como el Estado) durante esos largos reflujos, es sin duda porque una de sus vocaciones es colmar las lagunas y las brechas del conjunto social (la cultura, ¿«opio del pueblo»?). ¿No es también porque la actividad cultural es la menos dispendiosa de todas? Obsérvese que el Siglo de Oro español se afirma cuando España ya está en decadencia, por una concentración de la cultura en la capital: el Siglo de Oro es ante todo el brillo de Madrid, de su corte y de sus teatros. Y bajo el régimen derrochador del conde-duque de Olivares, ¡cuántas construcciones apresuradas, hasta osaríamos decir baratas, se hacen! No sé si la misma explicación valdría para el siglo de Luis XIV. Pero, en fin, compruebo que los repliegues seculares favorecen las explosiones, o lo que nosotros consideramos como explosiones, de la cultura. Después de 1600, tenemos las floraciones del otoño italiano, en Venecia, en Bolonia y en Roma. Después de 1815, el romanticismo inflama a la ya vieja Europa.

Estas afirmaciones lanzadas demasiado deprisa plantean al menos los problemas habituales, no, en mi opinión, el problema esencial. Aunque no lo suficiente, hemos puesto de relieve los progresos o los retrocesos en lo alto de la vida social, la cultura (la de los selectos), el orden social (el de los privilegiados de la cúspide de la pirámide), el Estado a nivel del gobierno, la producción en la circulación única, que no transporta más que a una parte, y la economía en las zonas más desarrolladas. Como todos los historiadores, sin quererlo y del modo más natural del mundo, hemos dejado de lado la suerte de los más numerosos, de la enorme mayoría de los vivos. ¿Cómo se encuentran estas masas, en conjunto, durante la oscilación del flujo y el reflujo seculares?

Paradójicamente, cuando todo, según el diagnóstico de la economía, marcha lo mejor posible, el aumento de la producción hace sentir sus efectos y multiplica el número de hombres, pero impone una carga adicional a los mundos diversos de la acción y del

trabajo. Se abre entonces un vacío, como lo ha demostrado Earl J. Hamilton[141], entre los precios y los salarios que van a la zaga. Si nos remitimos a los trabajos de Jean Fourastié, René Grandamy, Wilhelm Abel y, más aún, a las publicaciones de Phelps Brown y Sheila Hopkins[142], está claro que se produce entonces una degradación de los *salarios reales*. El progreso de las altas esferas y el crecimiento del potencial económico han sido pagados, pues, con la penuria de una masa de hombres cuyo número aumenta a igual ritmo o más rápidamente que la producción. Y es quizás cuando esta multiplicación de los hombres, de sus intercambios y de sus esfuerzos ya no es compensada por el avance de la productividad cuando todo falla, se llega a la crisis, el movimiento se invierte y se inicia el descenso. Lo extraño es que el reflujo de las superestructuras acarrea una mejora en la vida de las masas, que los salarios reales empiezan a aumentar. Así, de 1350 a 1450, en lo más sombrío del decrecimiento europeo, se sitúa una especie de edad dorada en la vida cotidiana de los humildes.

En esta perspectiva de una historia que, en tiempos de Charles Seignobos[143], se había calificado de historia «sincera», el mayor acontecimiento, un acontecimiento prolongado y de enormes consecuencias, en verdad, una ruptura decisiva, es que, a mediados del siglo XIX, en el movimiento mismo de la Revolución Industrial, el largo ascenso que se afirma entonces no acarreará ningún deterioro profundo del bienestar general, sino un aumento de la renta *per capita*. Quizás no sea fácil pronunciarse sobre este problema. Pero se pensará que el enorme y brusco aumento de la productividad ha elevado de golpe muchísimo el nivel de las posibilidades. Es en el interior de este universo nuevo, durante más de un siglo, donde un crecimiento sin precedentes de la población mundial ha ido acompañado por un aumento de la renta *per capita*. Según todas las evidencias, el ascenso social ha cambiado en sus modalidades. Pero, ¿qué ocurrirá con la regresión que se insinúa con insistencia desde los años setenta de nuestro siglo?

En el pasado, el bienestar de los humildes que acompañaba a las regresiones seculares siempre ha sido pagado con enormes sacrificios anteriores: por lo menos, millones de muertos en 1350; un serio estancamiento demográfico en el siglo XVII. Precisamente, de esta disminución de los hombres y del aflojamiento de la tensión económica derivó una mejora evidente para los sobrevivientes, para los que se salvaron de la calamidad y el decrecimiento. La crisis actual no se presenta con los mismos síntomas: prosigue un fuerte ascenso demográfico a escala mundial, la producción disminuye, el paro se enquista y la inflación sigue soplando. Entonces, ¿de dónde podría provenir una mejora para las masas? Nadie lamentará que el remedio atroz de antaño —el hambre o las epidemias— sea descartado por los progresos de la agricultura y la medicina, además de una cierta solidaridad que reparte en el mundo los recursos alimenticios, a falta de otros. Pero se preguntará si, pese a las apariencias y a la tendencia del mundo moderno a creer imperturbablemente en el crecimiento continuo, el problema actual no se plantea, *mutatis mutandi*, en los términos antiguos; si el progreso de los hombres no ha alcanzado (o superado) el nivel de lo posible, generosamente aumentado en el siglo pasado por la Revolución Industrial; si, provisionalmente al menos, hasta que una nueva revolución —de la energía, por ejemplo— no haya cambiado los términos del problema, el número de los hombres puede continuar aumentando sin resultados catastróficos.

Capítulo 2

LAS ECONOMIAS ANTIGUAS DE PREDOMINIO URBANO EN EUROPA: ANTES Y DESPUES DE VENECIA

Durante largo tiempo la economía-mundo europea llegaría al cuerpo estrecho de un Estado-ciudad, casi o totalmente libre en sus movimientos y reducido únicamente a sus fuerzas o poco más o menos. Para compensar sus debilidades, utilizará a menudo los diferendos que oponen a espacios y grupos; lanzará a unos contra otros, se apoyará en decenas de ciudades, o Estados o economías que le sirven. Pues servirlo está en su interés o en su obligación.

Es imposible no preguntarse cómo, a partir de centros tan poco extensos, han podido imponerse y mantenerse tales dominaciones de inmenso radio. Tanto más cuanto que en el interior su poder es discutido sin cesar, observado desde demasiado cerca por una población gobernada con rigor, a menudo «proletarizada». Todo ello en beneficio de algunas familias conocidas por todos, blancos lógicos de los descontentos, y que detentan la totalidad del poder, aunque pueden perderlo algún día. Por añadidura, esas familias se destrozan mutuamente[1].

Es cierto que la economía-mundo que rodea a esas ciudades es en sí misma una red todavía frágil. Pero, si se desgarra, el desgarrón puede repararse sin demasiada dificultad. Es una cuestión de vigilancia, de fuerza empleada en el momento oportuno. ¿Acaso actuará de otra manera la Inglaterra de Palmerston o la de Disraëli? Para mantener esos espacios demasiado vastos, es suficiente poseer puntos fuertes (Candía, ocupada por Venecia en 1204; Corfú, en 1383; Chipre, en 1489; o Gibraltar, tomada por sorpresa por los ingleses en 1704; y Malta, tomada por ellos en 1800); basta establecer monopolios oportunos que se mantienen como lo hacemos con nuestras máquinas. Y estos monopolios funcionan bastante a menudo por sí mismos, en razón de la velocidad adquirida, aunque se los disputen, evidentemente, ciudades rivales, capaces a veces de crear grandes dificultades.



Cuatro imágenes del Imperio de Venecia: Corfú (arriba, a la izquierda), llave del Adriático; Candia (arriba, a la derecha), que conservará hasta 1669; Famagusta (abajo, a la izquierda), en la isla de Chipre, perdida en 1571; Alejandría (abajo, a la derecha), que es la puerta de Egipto y del comercio de especias. Estas imágenes, bastante fantasiosas, forman parte de una veintena de miniaturas que ilustran los viajes a Levante de un noble veneciano, en 1570-1571. (B.N.)

Sin embargo, ¿no está el historiador demasiado atento a esas tensiones exteriores, a los sucesos y episodios que las señalan, y a los accidentes de dentro, a esas luchas políticas y a esos movimientos sociales que colorean tan fuertemente la historia interior ciudadana? Es un hecho que la supremacía exterior de estas ciudades y, en el interior, la supremacía de los ricos y los poderosos son realidades que perduran; que nada, ni las tensiones, ni las luchas por el salario y el empleo, ni las querellas feroces entre partidos y clanes políticos han impedido nunca, en estos mundos estrechos, las evoluciones necesarias para la buena salud del capital. Aunque haya mucho ruido sobre el escenario, el provechoso juego sigue su buen camino entre bastidores.

Todas las ciudades mercantiles de la Edad Media estaban orientadas hacia la obtención del beneficio, fueron modeladas por este esfuerzo. Pensando en ellas, Paul Grousset llega a decir: «El capitalismo contemporáneo no ha inventado nada»[2]. «No se puede encontrar nada —pondera Armando Sapori[3]—, ni siquiera hoy, el *income tax*[4] incluido, que no haya tenido su precedente en la genialidad de una república italiana.» Y es verdad; letras de cambio, crédito, emisiones monetarias, bancos, ventas a plazos, finanzas públicas, préstamos, capitalismo, colonialismo y también perturbaciones sociales, sofisticación de la fuerza de trabajo, luchas de clases, crueldades sociales, atrocidades políticas, todo está ya en marcha. Y muy pronto, en Génova o en Venecia, no menos que en las ciudades de los Países Bajos, al menos desde el siglo XII, se regulan grandes pagos en dinero contante y sonante[5]. Pero pronto el crédito le pisa los talones.

Modernas, adelantadas a su tiempo, las ciudades-Estado se benefician de los atrasos e inferioridades de los otros. Y es la suma de estas debilidades exteriores lo que casi las condena a engrandecerse, a hacerse imperiosas, lo que les reserva, por así decir, los grandes beneficios del comercio lejano, lo que las coloca fuera de reglas comunes. El Estado que podría hacerles frente, el Estado territorial, el Estado moderno, que había ya originado el éxito de Federico II en el sur de Italia, se desarrolla mal o, en todo caso, no con la rapidez suficiente, y la prolongada recesión del siglo XIV le será perjudicial. Por entonces, una serie de Estados fueron trastornados, desmantelados, dejando nuevamente el campo libre a las ciudades.

Sin embargo, ciudades y Estados son enemigos en potencia. ¿Cuál dominará a cuál? Es el gran interrogante del primer destino de Europa, y el prolongado predominio de las ciudades no es fácil de explicar. Después de todo, Jean Baptiste Say[6] tiene razón al asombrarse de que «la República de Venecia, en el siglo XIII, sin tener una pulgada de terreno en Italia, [se haya] hecho bastante rica por su comercio como para conquistar Dalmacia, la mayor parte de las islas de Grecia y Constantinopla». No es paradójico pensar, además, que las ciudades necesitan espacios, mercados, zonas de circulación y de salvaguardia, y por ende vastos Estados a los cuales explotar. Necesitan presas para vivir. Venecia es impensable sin el Imperio Bizantino, y más tarde sin el Imperio Turco. Es la monótona tragedia de los «enemigos complementarios».

LA PRIMERA ECONOMIA-MUNDO DE EUROPA

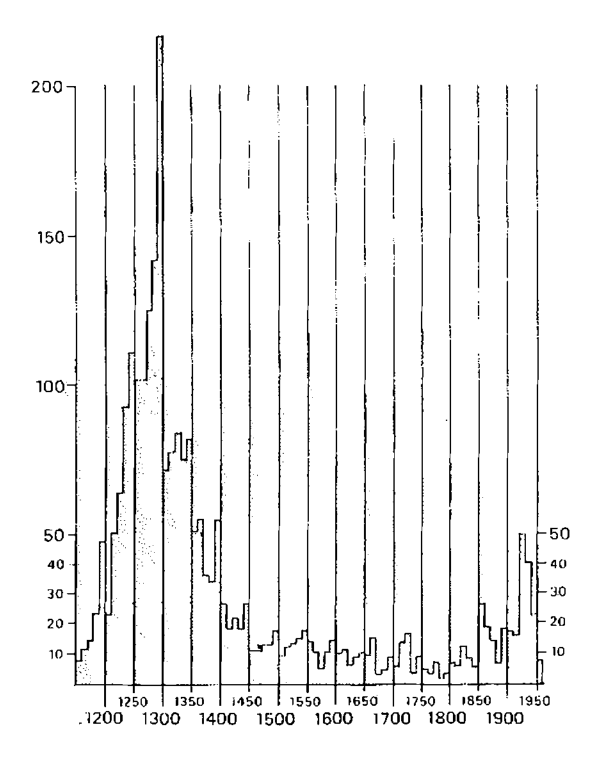
Estas primacías urbanas sólo se explican a partir del marco de la primera economía-mundo que se esboza en Europa, entre los siglos XI y XIII. Entonces se crean espacios bastante vastos de circulación de los que las ciudades son los instrumentos, las paradas y las beneficiarias. No es, pues, en 1400, fecha de la que parte este libro, cuando nace Europa, herramienta monstruosa en la historia del mundo, sino al menos dos o tres siglos antes, si no más.

Valía la pena, por ello, salir de los límites cronológicos de esta obra y remontarse a esos orígenes para ver de manera concreta el nacimiento de una economía-mundo, gracias a la jerarquización y el empalme todavía imperfectos de los espacios que la van a constituir. Por entonces, están ya trazadas las grandes líneas y articulaciones de la historia de Europa, y el vasto problema de la modernización (palabra vaga, donde las haya) del pequeño continente se reubica en una perspectiva más larga y más justa. Con las zonas centrales que emergen, un proto-capitalismo se esboza casi obligatoriamente, y la modernización se presenta allí, no como el paso simple de un estado de cosas a otro, sino como una serie de etapas y de pasos, los primeros de los cuales son muy anteriores al clásico Renacimiento de fines del siglo XV.

La expansión europea a partir del siglo XI

En esta larga gestación, las ciudades desempeñan naturalmente los papeles principales, pero no son las únicas. Europa entera las lleva sobre sus espaldas, es decir, «toda Europa considerada colectivamente», según la fórmula de Isaac de Pinto[7], Europa en todo su espacio económico y político. Y también en todo su pasado, incluida la lejana hechura que le impuso Roma, que ha heredado y desempeña su papel; e incluida la expansión múltiple que siguió a las grandes invasiones del siglo V. Entonces los límites romanos fueron atravesados por todas partes, en dirección a Germania y el Este europeo, de los países escandinavos, de las Islas Británicas, ocupadas a medias por Roma, Poco a poco fue ocupado el espacio marítimo que constituye el conjunto del Báltico, del mar del Norte, de la Mancha y del mar de Irlanda. También allí el Occidente superó la acción de Roma, que, pese a sus flotas con bases en la desembocadura del Somme y en Boulogne[8], había explorado poco este universo marítimo. «El Báltico no daba a los romanos más que un poco de ámbar gris»[9].

Hacia el sur, más espectacular fue la reconquista, sobre el Islam y Bizancio, de las aguas mediterráneas. Lo que había sido la razón de ser, el corazón, de un Imperio Romano en su plenitud, «esa cuenca en medio de un jardín»[10], ocupado de nuevo por los barcos y los comerciantes de Italia. Esta victoria halla su coronación con el potente movimiento de las Cruzadas. Sin embargo, se resisten a la reocupación cristiana España, donde la Reconquista marca el paso después de progresos continuos (Las Navas de Tolosa, 1212); el Africa del Norte *lato senso,* de Gibraltar a Egipto; el Levante, donde los Estados de Tierra Santa tendrán una vida precaria; y el Imperio Griego, pero éste se hunde en 1204.



10. LAS FUNDACIONES DE CIUDADES EN EUROPA CENTRAL

El gráfico señala el excepcional desarrollo urbano del siglo XIII. (Tomado de Heins Stoob, en: W. Abel, Geschichte der deutschen Landwirtschaft, *1962, p. 46.)*

Sin embargo, Archibald Lewis tiene razón al escribir «que la más importante de las fronteras de la expansión europea fue la frontera interior del bosque, la ciénaga y la landa»[11]. Los vacíos de este espacio retroceden ante sus campesinos roturadores; gran cantidad de hombres ponen a su servicio las ruedas y las aspas de los molinos; se crean lazos entre regiones hasta entonces mutuamente extrañas; hay desenclaustramiento; surgen innumerables ciudades que se reaniman al aumentar los tráficos, y éste es sin duda el hecho decisivo. Europa se llena de ciudades. Más de 3.000 solamente en Germania[12]. Es verdad que algunas seguirán siendo aldeas, aunque ceñidas de murallas, de 200 a 300 almas. Pero algunas de ellas se engrandecen, y son ciudades en cierto modo inéditas, de un tipo nuevo. En la Antigüedad había habido ciudades libres, las ciudades helénicas, pero invadidas por los habitantes de sus campos, abiertas a su presencia y a su acción. La ciudad del Occidente medieval, por el contrario, está cerrada en sí misma, al abrigo de sus murallas: «El muro —dice un proverbio alemán— separa al ciudadano del campesino.» La ciudad es un universo en sí, al abrigo de sus privilegios («el aire de la ciudad vuelve libre al hombre»), un universo agresivo, obrero obstinado



Pequeños campesinos revendedores en la ciudad. Detalle de un cuadro de Lorenzo Lotto, Storie di santa Barbara. *(Foto Scala.)*

del intercambio desigual. Y es la ciudad, más o menos animada según los lugares y las épocas, la que asegura el empuje general de Europa, como la levadura de una masa superabundante. ¿Debe este papel al hecho de que crece y se desarrolla en un mundo rural organizado previamente, y no en el vacío, como las ciudades del Nuevo Mundo y quizá las mismas ciudades griegas? En suma, ha dispuesto de una materia con la cual trabajar y a expensas de la cual engrandecerse. Y por añadidura, el Estado, tan lento en constituirse, no está allí para obstaculizarla: esta vez, la liebre ganará fácil y lógicamente a la tortuga.

La ciudad asegura su destino por sus rutas, sus mercados, sus talleres y el dinero que se acumula en ella. Sus mercados aseguran su aprovisionamiento mediante la llegada de los campesinos con sus excedentes cotidianos: «Ellos aseguran una salida a los excedentes en aumento de los dominios señoriales, a esas enormes cantidades de productos acumulados por el pago de cánones en especie»[13]. Según B. H. Slicher van Bath, a partir de 1150, Europa salió de «el consumo agrícola directo» (del autoconsumo) para pasar a «el consumo agrícola indirecto», nacido de la circulación de los excedentes de la producción rural[14]. Al mismo tiempo, la ciudad atrae a toda la actividad artesanal, crea un monopolio de la fabricación y la venta de productos industriales. Sólo más tarde, la preindustria afluirá de nuevo a los campos.

En resumen, «la vida económica [...] predomina [...], especialmente a partir del siglo XIII, sobre el aspecto agrario [antiguo] de las ciudades»[15]. Y en vastos espacios se realiza el paso, decisivo, de la economía doméstica a una economía de mercado. En otros términos, las ciudades despegan de su entorno rural, desde entonces miran más allá de su propio horizonte. Es una «enorme ruptura», la primera que creará la sociedad europea y la lanzará a sus éxitos futuros[16]. Sólo hay una comparación adecuada con ese empuje, e incluso ella es dudosa: la fundación en la primera América europea de tantas ciudades-posta, unidas en conjunto por la ruta y las necesidades del intercambio, del poder y de la defensa.

Repitamos, siguiendo a Gino Luzzatto y Armando Sapori[17], que fue entonces cuando Europa tuvo su verdadero Renacimiento (pese a la ambigüedad de la palabra), dos o tres siglos antes del tradicional Renacimiento del siglo XV. Pero sigue siendo difícil explicar esta expansión.

Ciertamente, hubo un aumento demográfico. Quizás fue lo que puso todo en movimiento, pero debe ser explicado a su vez. En particular, sin duda, por una ola de progresos en materia de técnicas agrícolas, iniciada en el siglo IX: perfeccionamiento del arado, rotación trienal de cultivos con el sistema del *openfield* para la cría de ganado. Lynn White[18] sitúa el progreso agrícola en el primer plano del empuje de Europa. Maurice Lombard[19], por su parte, insiste en los progresos mercantiles: vinculada desde temprano al Islam y a Bizancio, Italia se relaciona con una economía monetaria ya viva en Oriente y la difunde por Europa. Las ciudades son la moneda, en suma, lo esencial de la revolución llamada comercial. George Duby[20] y, con matices, Roberto López[21], se adhieren más bien a Lynn White: lo esencial sería la superproducción agrícola y la importante redistribución de los excedentes.

Economía-mundo y bipolaridad

De hecho, todas estas explicaciones deben agregarse unas a otras. ¿Puede haber crecimiento si no progresa todo casi al mismo tiempo? Fue necesario, a la vez, que aumentasen los hombres, que se perfeccionasen las técnicas agrícolas, que el comercio re-

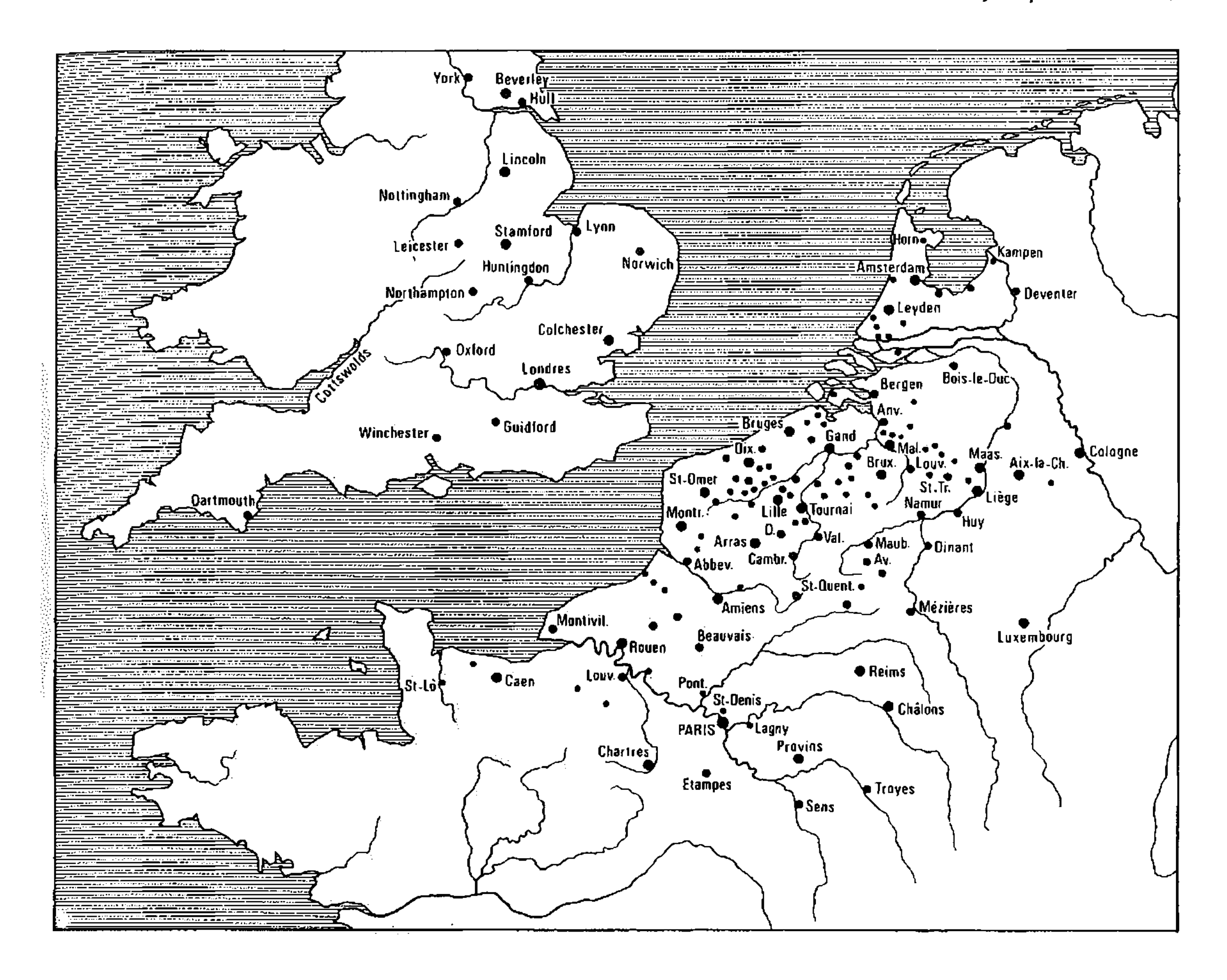
naciese y que la industria pasase por su primer progreso artesanal para que finalmente se creara, a través del espacio europeo, una red urbana, una superestructura urbana, vínculos de ciudad a ciudad que abarcasen las actividades subyacentes y las obligasen a ubicarse en una «economía de mercado». Esta economía de mercado, todavía de mediocre tráfico, ocasionará también una revolución en la energía, una gran extensión del molino utilizado con fines industriales, y desembocará finalmente en una economía-mundo de las dimensiones de Europa. A fines del siglo XIV, Federigo Melis[22] inscribe esta primera *Weltwirtschaft* en el polígono formado por Brujas, Londres, Lisboa, Fez, Damasco, Azof y Venecia, en el interior del cual se sitúan las 300 plazas mercantiles adonde van y de donde vienen las 153.000 cartas conservadas en los archivos de Francesco di Marco Datini, el mercader de Prato. Heinrich Bechtel[23] habla de un cuadrilátero: Lisboa, Alejandría, Novgorod y Bergen. Fritz Rörig[24], el primero que dio el sentido de economía-mundo a la palabra alemana *Weltwirtschaft,* traza como frontera de su irradiación hacia el Este una línea que va de Novgorod la Grande, a orillas del lago Ilmen, hasta Bizancio. La intensidad y la multiplicidad de los intercambios contribuyen a la unidad económica de este vasto espacio[25].

La única cuestión que queda en suspenso es la fecha en la que esta *Weltwirtschaft* empieza a existir verdaderamente. Es una cuestión casi insoluble: no puede haber economía-mundo más que cuando la red tiene mallas suficientemente ceñidas, cuando el intercambio es bastante regular y voluminoso como para dar vida a una zona central. Pero en esos siglos lejanos, nada se precisa muy bien, nada parece indudable. El ascenso secular a partir del siglo XI facilita todo, pero permite señalar diversos centros a la vez. Sólo con el desarrollo de las ferias de Champaña, a comienzos del siglo XIII, se manifiesta la coherencia de un conjunto desde los Países Bajos hasta el Mediterráneo, no en beneficio de ciudades ordinarias, sino de ciudades de feria, no en beneficio de las rutas marinas, sino de largos caminos terrestres. Hubo ahí un prólogo original. O más bien un intermedio, pues no se trata de un verdadero comienzo. ¿Qué serían, en efecto, las ferias de Champaña sin el progreso previo de los Países Bajos y la Italia del norte, dos espacios tempranamente reanimados y que, por la fuerza de las cosas, estaban condenados a unirse?

En el comienzo de la nueva Europa es menester colocar, en efecto, el crecimiento de esos dos conjuntos: el Norte y el Sur, los Países Bajos e Italia, el mar del Norte más el Báltico y el Mediterráneo entero. Occidente no posee, pues, una sola región «polar», sino dos, y esta bipolaridad que desgarra al continente entre la Italia del norte y los Países Bajos *lato sensu* durará siglos. Es uno de los rasgos principales de la historia europea, quizás el más importante de todos. Además, hablar de la Europa medieval y de la moderna es utilizar dos lenguajes. Lo que es verdadero para el Norte no lo es jamás, literalmente, para el Sur y a la inversa.

Probablemente, todo se decidió hacia los siglos IX y X: dos economías regionales de gran radio se formaron precozmente casi fuera una de la otra, a través de la materia todavía poco consistente de la actividad europea. En el Norte, el proceso fue rápido; no hubo resistencia, en efecto; ni siquiera de países que no eran nuevos, primitivos. En el Mediterráneo, en regiones antiguamente agitadas por la historia, la renovación desencadenada quizás más tarde luego avanzó más rapidamente, tanto más cuanto que, frente al desarrollo italiano, estuvieron los aceleradores del Islam y de Bizancio. Tanto que el Norte será, a igualdad de otros factores, menos sofisticado que el Sur, más «industrial», y el Sur más mercantil que el Norte. O sea, dos mundos geográfica y eléctricamente diferentes, hechos para atraerse y completarse. Su unión se efectuará por las rutas terrestres de Norte a Sur, cuya primera manifestación notable fueron las citas de las ferias de Champaña, en el siglo XIII.

Estos vínculos no suprimen la dualidad, sino que la acentúan; es como si el sistema



11. EL «POLO» NORTE INDUSTRIAL

La nebulosa de los talleres textiles, desde el Zuydersee hasta el valle del Sena. Para el conjunto norte-sur, véase más adelante, p. 85, el mapa de la influencia de las ferias de Champaña. (Tomado de Hektor Ammann, en Hessisches Jahbuch für Landesgeschichte, *8, 1958.)*

se hiciera eco a sí mismo, reforzándose con el juego de los intercambios y dando a los dos participantes una vitalidad acrecentada con respecto al resto de Europa. Si en las floraciones urbanas de la primera Europa hubo *superciudades,* se desarrollaron invariablemente en una u otra de estas zonas y a lo largo del eje que las unía: su localización esboza el esqueleto o, mejor dicho, el sistema sanguíneo del cuerpo europeo.

Claro que la centralización de la economía europea no podía lograrse más que al precio de una lucha entre los dos polos. Italia predominó hasta el siglo XVI, mientras el Mediterráneo fue el centro del Viejo Mundo. Pero hacia el 1600 Europa oscila sobre sí misma en beneficio del Norte. El advenimiento de Amsterdam ciertamente no es un accidente trivial, la simple transferencia del centro de gravedad de Amberes a Holanda, sino una crisis muy profunda: terminada la decadencia del Mar Interior y de una

Italia durante largo tiempo deslumbrante, Europa no tendrá más que un solo centro de gravedad, en el Norte, y será con respecto a ese polo como se delinearán durante siglos, hasta hoy, las líneas y los círculos de sus asimetrías profundas. Es necesario, pues, antes de seguir adelante, presentar en grandes líneas la génesis de estas regiones decisivas.

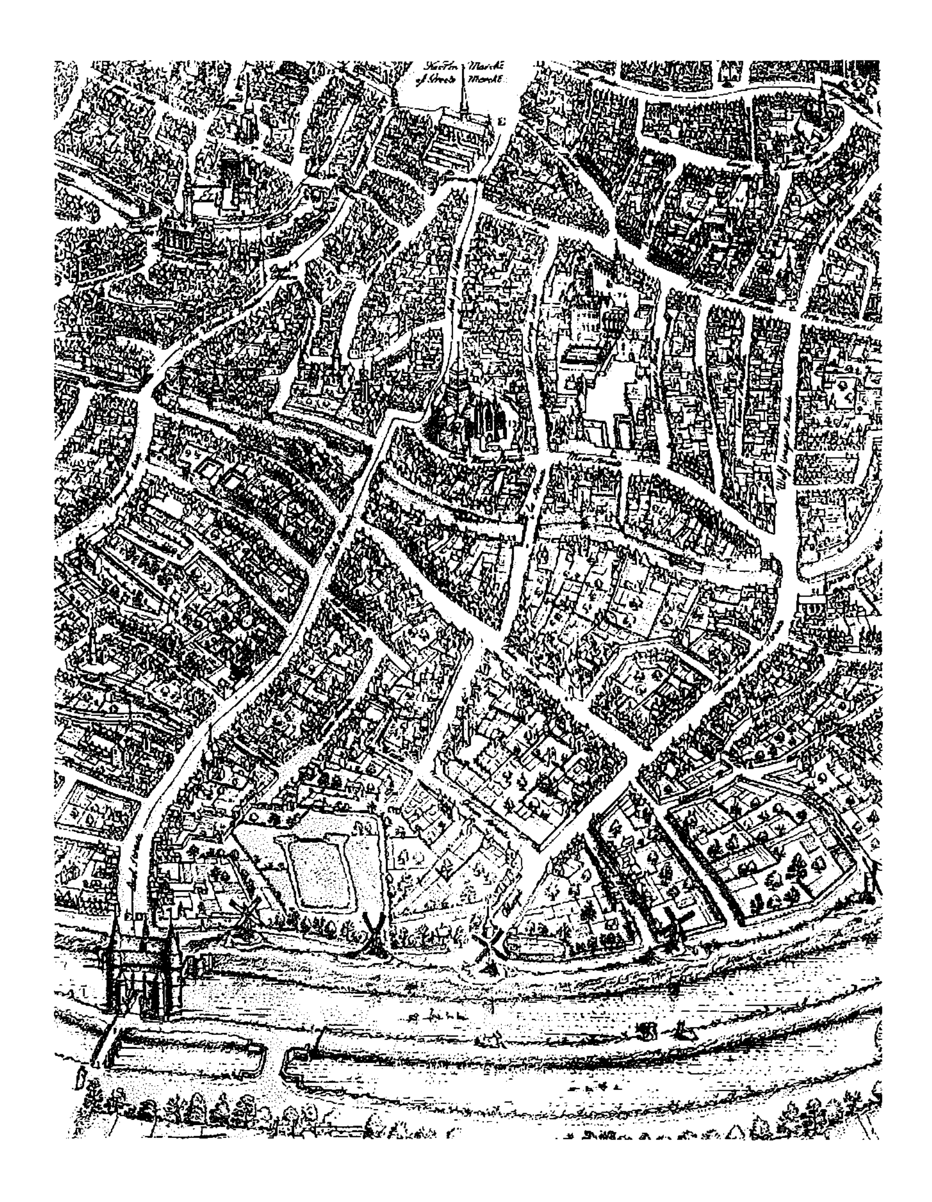
Los espacios del Norte: la fortuna de Brujas

La economía del Norte se creó a partir de cero. En efecto, los Países Bajos fueron una *creación*. «La mayor parte de las ciudades de Italia, de Francia, de la Alemania Renana y del Austria Danubiana —insiste Henri Pirenne— son anteriores a nuestra era. Por el contrario, sólo a comienzos de la Edad Media aparecen Lieja, Lovaina, Malines, Amberes, Bruselas, Ypres, Gante y Utrecht»[26].

Al instalarse en Aquisgrán, los carolingios contribuyeron al primer despertar. Lo interrumpieron los saqueos de los normandos, de 820 a 891[27] Pero el retorno de la paz, las relaciones con las zonas de allende el Rin y los países del mar del Norte reaniman a los Países Bajos. Dejaron de ser un *finisterre*, un extremo del mundo. Se llenan de fortalezas, de ciudades amuralladas. Los grupos de mercaderes, vagabundos hasta entonces, se instalan cerca de las ciudades y de los castillos. A mediados del siglo XI, los tejedores de la región llana se establecen en las aglomeraciones urbanas. La población aumenta, los grandes dominios agrícolas prosperan y la industria textil anima los talleres desde las orillas del Sena y el Marne hasta el Zuydersee.

Y todo eso conducirá, finalmente, a la brillante fortuna de Brujas. Desde 1200, la ciudad forma parte del circuito de las ferias flamencas, con Ypres, Thourout y Messines[28]. Por ello, es ya elevada por encima de sí misma: los mercaderes extranjeros la frecuentan, su industria se activa, su comercio llega a Inglaterra y Escocia, donde obtiene las lanas necesarias para sus oficios y las que reexporta a las ciudades textiles de Flandes. Sus lazos con Inglaterra también le sirven en las provincias que el rey de Inglaterra posee en Francia; de ahí sus relaciones tempranas con el trigo de Normandía y el vino de Burdeos. En fin, la llegada a ella de los barcos hanseáticos confirma y desarrolla su prosperidad. Surge entonces el antepuerto de Damme (desde antes de 1180) y más tarde el de la Esclusa (Sluis), en la desembocadura del Zwin, cuya construcción no respondía solamente al encenagamiento progresivo de las aguas de Brujas, sino también a la necesidad de fondeaderos más profundos para recibir a los pesados *Koggen* de los hanseáticos[29]. Negociando en nombre de los súbditos del Imperio, enviados de Lübeck y Hamburgo obtuvieron en 1252 privilegios de la condesa de Flandes. No obstante, ésta se negó a permitir a los de Lübeck crear en la proximidad de Damme un establecimiento dotado de gran autonomía, a semejanza del Stahlhof de Londres, que más tarde los ingleses tuvieron tantas dificultades para extirpar[30].

En 1277, barcos genoveses llegaban a Brujas: esta unión marítima regular entre el Mediterráneo y el mar del Norte significó una intrusión decisiva de los meridionales. Tanto más cuanto que los genoveses no eran más que un destacamento precursor: las galeras venecianas, casi cerrando la marcha, llegarán en 1314. Para Brujas, se trató a la vez de una captura y de un progreso: de una captura, es decir, de la confiscación por los meridionales de un desarrollo que Brujas, en rigor, habría podido realizar sola; pero también de un progreso porque la llegada de los marinos, navíos y comerciantes del



Una de las hojas del plano de Brujas de Marc Gheeraert, 1562, París, B.N., Gee 5746 (9). El Gran Mercado, en la parte superior del grabado, cerca de la iglesia de San Jacobo (nº 32 del plano), está en el centro de la ciudad; es la plaza popular de Brujas. En este plaza, pero fuera de la hoja reproducida, está el mercado cubierto y su campanario. Siguiendo la calle de San Jacobo (Sint Jacob Straete), se llega a la Ezel Straete, la calle de los Jumentos, que termina en la puerta fortificada de los Jumentos, nº 6 del plano (letra E D), Porta Asinorum. *En el nº 63, está la plaza de la Bolsa. Para las localizaciones mercantiles, véase R. de Roover,* Money, Banking and Credit in Medieval Bruges, *1948, pp. 174-175. Este fragmento del plano da una idea de la amplitud de la ciudad, de sus calles, monasterios, conventos, iglesias, casas nobiliarias, fosos, murallas, molinos de viento, canales y barcos de carga. Hacia el norte (es decir, en la parte inferior del grabado), hay vastos espacios* intra muros *no construidos, según una regla frecuente en el siglo XVI.*

Mediterráneo representó un aporte múltiple de bienes, de capitales y de técnicas mercantiles y financieras. Ricos mercaderes italianos se instalaron en la ciudad; le aportaron directamente los bienes más preciosos de la época, las especias y la pimienta de Levante, que cambiaron por los productos industriales de Flandes.

Brujas está desde entonces en el centro de una vasta confluencia: nada menos que el Mediterráneo, Portugal, Francia, Inglaterra, la Alemania Renana y, además, la Hansa. La ciudad se puebla: 35.000 habitantes en 1340, quizás 100.000 en 1500. «En la época de Juan van Eyck (hacia 1380-1440) y de Memling (1435-1494) es indiscutiblemente una de las ciudades más bellas del mundo»[31]. Y seguramente, además, una de las más industriales. La industria textil no solamente se ubica en ella, sino que también invade las ciudades de Flandes, donde destaca el brillo de Gante e Ypres; en total, es una región industrial sin igual en Europa. Al mismo tiempo, en el apogeo de su vida mercantil, por encima y al lado de sus ferias, se creó su célebre Bolsa en 1309, muy pronto centro de un complejo comercio del dinero. Desde Brujas, el 26 de abril de 1399, el corresponsal de Francesco Datini escribe: *«A Genova pare sia per durare larghezza di danari e per tanto non rimettete là nostri danari o sarebbe a buon prezo piutosto a Vinegia o a Firenza o qui o a Parigi rimettete, o a Monpolier bien se lla rimesse vi paresse miglore.»* («En Génova, parece que hay abundancia de dinero; por eso, no enviéis a Génova nuestro dinero, pues estaría a buen precio más bien en Venecia, o Florencia, o aquí [Brujas], o París, o Montpellier, o enviadlo allí donde os parezca mejor»[32].)

Por importante que sea el papel de Brujas, no nos dejemos deslumbrar demasiado. No creamos a Henri Pirenne, quien sostiene que Brujas ha tenido una «importancia internacional» *superior* a la de Venecia. Por parte de él, es ceder a un nacionalismo retrospectivo. Además, el mismo Pirenne reconoce que la mayor parte de los navíos que frecuentan su puerto «pertenecían a armadores del exterior» y que «sus habitantes sólo en pequeña medida tomaban parte en el comercio activo. Les bastaba con servir de intermediarios entre los comerciantes que afluían de todas partes»[33]. Esto equivale a decir que los habitantes de Brujas son subordinados, que el comercio de la ciudad es, como se dirá en el siglo XVIII, «pasivo». De ahí el resonante artículo de J. A. van Houtte (1952), quien ha mostrado la diferencia entre Brujas y Amberes, entre «un puerto *nacional*», Brujas, y «un puerto *internacional*», Amberes[34]. Pero, ¿no será ir un poco lejos en el otro sentido? Yo diría de Brujas (para complacer a Richard Häpke[35]) como de Lübeck (para complacer a Fritz Rörig[36]) que son ya *Weltmärkte*, mercados-mundo, pero no del todo ciudades-mundo, es decir, soles sin igual en el centro de un universo.

Los espacios del Norte: el progreso de la Hansa[37]

Brujas no es más que uno de los puntos —el más importante, cierto, pero un punto— de una vasta zona nórdica que va de Inglaterra al Báltico. Este gran espacio marítimo y mercantil, el Báltico, el mar del Norte, el canal de la Mancha e incluso el mar de Irlanda, es el dominio donde tiene lugar el éxito marítimo y mercantil de la Hansa, perceptible desde la fundación, en 1158, de la ciudad de Lübeck, a poca distancia de las aguas del Báltico, entre los pantanos protectores del Trave y el Wakenitz.

Sin embargo, no se trata de una construcción *ex nihilo*. En los siglos VIII y IX, las expediciones, invasiones y correrías normandas habían marcado, y hasta sobrepasado, los límites de este imperio marítimo del Norte. Si su aventura se disolvió a través de

los espacios y las riberas de Europa, algo quedó de ella. Y después de ellos, durante bastante tiempo, barcos escandinavos, ligeros y sin puente, surcaron el Báltico y el mar del Norte: los noruegos llegaron hasta las costas inglesas y el mar de Irlanda[38]; los navíos de los campesinos de la isla de Gotland frecuentaban los puertos y los ríos meridionales hasta Novgorod la Grande[39]; desde Jutlandia hasta Finlandia, surgieron ciudades eslavas que las excavaciones arqueológicas recientes han sacado a la luz[40]; mercaderes rusos llegaban a Stettin, por entonces ciudad exclusivamente eslava[41]. No obstante, ninguna economía verdaderamente *internacional* precedió a la Hansa. Lentamente, de manera amistosa, gracias al intercambio, a los acuerdos con los príncipes y a veces también por la fuerza y la violencia, el doble espacio marítimo Báltico-mar del Norte fue ocupado y organizado por las ciudades, los comerciantes, los soldados o los campesinos de Alemania.

Pero no se debe imaginar que hubo ciudades estrechamente ligadas desde el origen. La palabra *Hansa*[42] (grupo de mercaderes) aparece tardíamente, escrita en debida forma por primera vez en un diploma real inglés de 1267[43]. Al comienzo es una nebulosa de mercaderes, más una nebulosa de navíos, desde el Zuydersee hasta Finlandia, desde Suecia hasta Noruega. El eje central de los tráficos corre de Londres y Brujas a Riga y Reval, que abren las rutas en dirección de Novgorod, Vítebsk o Smoliensk. Los intercambios se hacen entre los países todavía poco desarrollados del Báltico, proveedores de materias primas y productos alimenticios, y un mar del Norte donde Occidente ha organizado ya sus postas y sus exigencias. En Brujas, la economía-mundo construida sobre Europa y el Mediterráneo recibe los grandes barcos de la Hansa, los *Koggen* sólidamente construidos en tingladillo, que aparecen desde fines del siglo XIII (y servirán de modelo a las naves del Mediterráneo[44]). Más tarde aparecerán las *urcas*[45], otros grandes transportes de fondo plano capaces de llevar las pesadas cargas de sal y las voluminosas barricas de vino, la madera, los productos forestales y los cereales, cargados en la misma cala. La maestría marítima de las ciudades de la Hansa es evidente, aunque esté lejos de ser perfecta: hasta 1280, en efecto, sus navíos evitaron atravesar los peligrosos estrechos daneses, y cuando la *Umlandfahrt*[46] (la circunnavegación que pasa por esos estrechos) se hizo corriente, siguieron utilizando la *ruta del istmo* que une Lübeck con Hamburgo, formada en realidad por ramales de ríos y un canal que son muy lentos de atravesar[47]

Esa ruta del istmo causó la preeminencia de Lübeck, pues las mercancías transportadas entre el Báltico y el mar del Norte pasaban obligatoriamente por ella. En 1227, obtuvo el privilegio que hizo de ella una ciudad imperial, la única de esta categoría al este del Elba[48]. Otra ventaja era su proximidad a las minas de sal gema de Lüneburg, que estuvo desde muy pronto bajo el control de sus comerciantes[49]. Iniciada en 1227 (por la victoria de Bornhöved sobre los daneses[50]), la primacía de la ciudad se hace evidente con la concesión a los hanseáticos de privilegios en Flandes, en 1252-1253[51], un siglo largo antes de la dieta general de la Hansa que reunirá a sus diputados en Lübeck en 1356, con la que *por fin* se creó la Hansa de las ciudades[52] Pero, mucho antes de esta fecha, Lübeck había sido «el símbolo de la Liga Hanseática [...] reconocida por todos como la capital de la conferencia mercantil [...]. Su emblema —el águila imperial— se convirtió en el siglo XV en el emblema de la confederación entera»[53].

Sin embargo, la madera, la cera, las pieles, el centeno y los productos forestales del Este y del Norte sólo tenían valor si eran reexportados a Occidente. Y, en el otro sentido, la sal, los paños y el vino eran la retribución obligada. El sistema, simple y robusto, chocaba, no obstante, con muchas dificultades. Y estas dificultades que era necesario vencer fueron las que agruparon el conjunto urbano de la Hansa, del que se puede decir a la vez que era frágil y sólido. La fragilidad resulta de la inestabilidad de un agrupamiento que reunía una enorme cantidad de ciudades, entre 70 y 170, aleja-

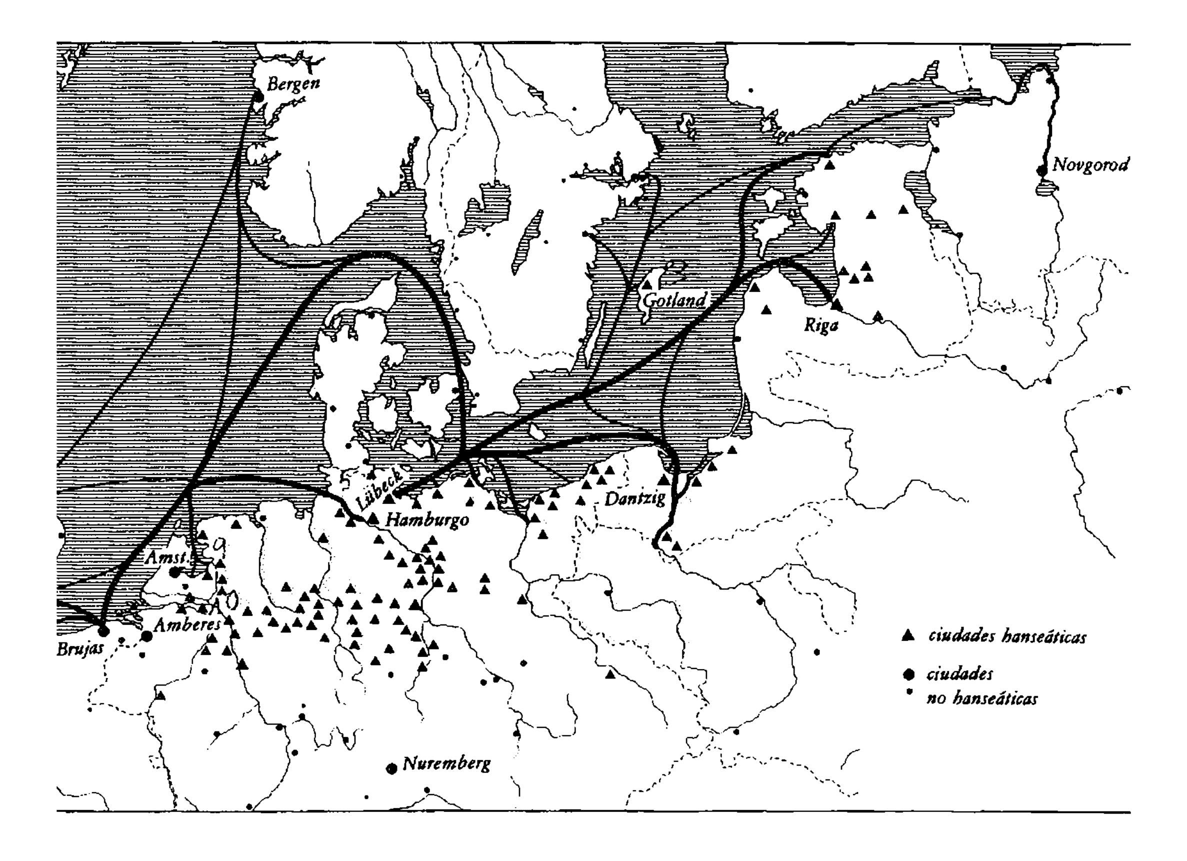
das unas de otras y cuyos delegados sólo se reunían en su totalidad en las asambleas generales. Detrás de la Hansa no hay un Estado ni una liga fuertemente constituida. Solamente hay ciudades celosas y orgullosas de sus prerrogativas, a veces rivales, protegidas por muros poderosos, con sus mercaderes, sus patricios, sus gremios, sus flotas, sus tiendas y sus riquezas adquiridas. La solidez provenía de la comunidad de intereses, de la necesidad de jugar a un mismo juego económico, de una civilización común agitada por los tráficos de uno de los espacios marítimos más frecuentados de Europa, del Báltico a Lisboa, y, finalmente, de una lengua común, que no es un factor baladí de unidad. Esta lengua «tenía como substrato el bajo alemán (diferente del alemán del sur), enriquecido según las necesidades con elementos latinos, estonianos en Reval, polacos en Lublín, italianos, checos, ucranianos y quizás hasta lituanos»[54], y era la lengua «de la élite del poder [...] de la élite de la fortuna, lo cual implicaba la pertenencia a un grupo social y profesional definido»[55]. Además, como estos patricios comerciantes eran de una rara movilidad, las mismas familias —Angermünde, Veckinghusen, von Soest, Giese, von Suchten, etcétera— se vuelven a encontrar en Reval, Gdansk, Lübeck y Brujas[56].

Todos estos lazos crean una coherencia, una solidaridad y hábitos y un orgullo comunes. Las restricciones generales hacen el resto. En el Mediterráneo, dada la superabundancia relativa de las riquezas, las ciudades pueden llevar cada una su juego y combatirse más y mejor, ferozmente. En el Báltico, en el mar del Norte, sería sumamente difícil. Los beneficios de materias poderosas de poco precio y gran volumen son modestos, y los gastos y riesgos considerables. En el mejor de los casos, la tasa de los beneficios se situaba cerca del 5 %[57] Más que en otras partes, es menester calcular, ahorrar y prever. Una de las condiciones del éxito es tener la oferta y la demanda en la misma mano, se trate de las exportaciones hacia el Este o, en el otro sentido, de la redistribución de los bienes importados hacia el Este. Los establecimientos que mantiene la Hansa son puntos fuertes, comunes a todos los mercaderes hanseáticos, protegidos por privilegios, defendidos con tenacidad, se trate del *Sankt Peterhof* en Novgorod, de la *Deutsche Brücke* en Bergen o del *Stahlhof* en Londres. Como huéspedes por una temporada de un establecimiento, los alemanes se someten a una disciplina estricta. En Bergen, los jóvenes que hacen su «aprendizaje» permanecen diez años en el lugar, aprendiendo las prácticas mercantiles de la región, y deben permanecer célibes. En este establecimiento, todo es regulado por el Concejo de Ancianos y dos *Aldermen*. Salvo en Brujas, donde sería imposible, para el comerciante es una obligación alojarse en el *Kontor*.

Finalmente, el espacio nórdico se halla atrapado en una cadena de supervisiones y de necesidades. En Bergen, los intereses propiamente noruegos serán pisoteados interminablemente. El país[58] cuya agricultura sea insuficiente depende del trigo que los de Lübeck le lleven de Pomerania o Brandeburgo. Si Noruega trata de reducir los privilegios de la Hansa, un bloqueo del trigo (como en 1284-1285) la pone en vereda. Y en la medida en que la competencia del trigo importado impide el desarrollo de una agricultura autosuficiente, el comerciante extranjero obtiene de los noruegos lo que desea: carnes saladas, el bacalao salado o seco de las islas Lofoten, madera, grasas, alquitrán, pieles, etcétera.

En el Oeste, frente a socios mejor armados, la Hansa, con todos, logra obtener privilegios, en Londres más que en Brujas. En la capital inglesa, cerca del Puente de Londres, el *Stahlhof* es otro *Fondaco dei Tedeschi*, con sus muelles y sus almacenes; el hanseático allí está exento de la mayor parte de los impuestos; tiene sus propios jueces e incluso guarda, honor evidente, una de las puertas de la ciudad[59].

Sin embargo, el apogeo de Lübeck y de las ciudades asociadas a su fortuna ocurre más tarde, entre 1370 y 1388; en 1370, la Hansa triunfa sobre el rey de Dinamarca



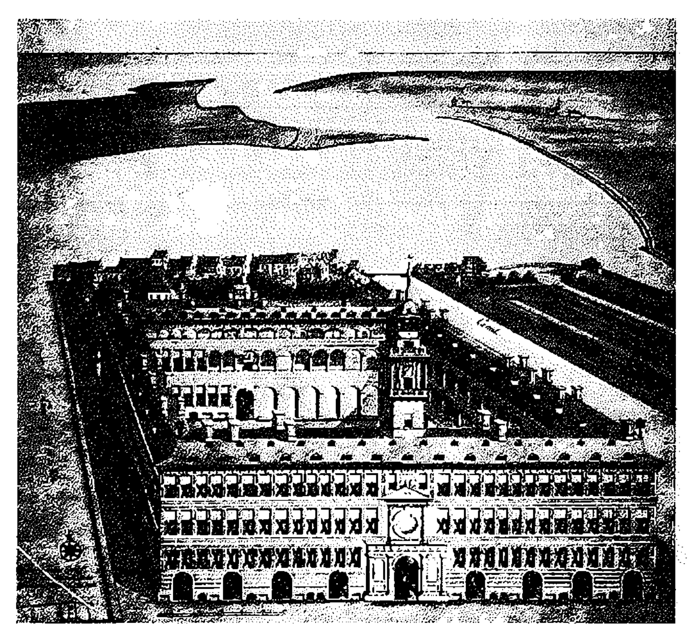
12. LOS TRAFICOS DE LA HANSA HACIA 1400

Tomado del Historischer Weltatlas *de F. W. Putzger, 1963, p. 57.*

por el Tratado de Stralsund[60] y ocupa fortalezas en los estrechos daneses; en 1388, a consecuencia de un diferendo con Brujas, obliga a capitular a la opulenta ciudad y al gobierno de los Países Bajos, después de un eficaz bloqueo[61]. Sin embargo, estos éxitos tardíos ocultan los comienzos de una regresión que pronto será evidente[62].

Además, en esta segunda mitad del siglo XIV, ¿cómo la inmensa crisis que se adueña del mundo occidental podía dejar indemnes a los hanseáticos? Es verdad que, pese a sus regresiones demográficas, Occidente no ha restringido su demanda de productos del Báltico. Además, la población de los Países Bajos se ha visto poco afectada por la Peste Negra y el incremento de las marinas occidentales hace pensar que no bajó el nivel de las importaciones de madera, sino todo lo contrario. Pero el movimiento de los precios, en Occidente, perjudicó a la Hansa. Después de 1370, en efecto, el precio de los cereales disminuye, y el de las pieles a partir de 1300, mientras que los precios de los productos industriales aumentan. Este movimiento inverso de las dos partes de la tijera desfavorece al comercio de Lübeck y de las otras ciudades bálticas.

Y como todo está relacionado, las tierras interiores de la Hansa pasan por crisis que



La casa de la Hansa en Amberes. Construcción tardía, del siglo XVI (1564), que corresponde a una renovación del comercio de los hanseáticos en Amberes. Según la acuarela de Cadiff, 1761, (Foto Giraudon.)

enfrentan unos a otros a príncipes, señores, campesinos y ciudades. A esto se agrega la decadencia de las lejanas minas de oro y de plata de Hungría y Bohemia[63]. En fin, surgen o resurgen los Estados territoriales: Dinamarca, Inglaterra, los Países Bajos unidos por los Valois de Borgoña, Polonia (que en 1466 triunfa sobre los caballeros teutónicos), la Moscovia de Iván el Terrible, que, en 1476, pondrá fin a la independencia de Novgorod la Grande[64]. Por añadidura, ingleses, holandeses y comerciantes de Nuremberg penetran en los espacios de la Hansa[65] Algunas ciudades se defienden, como Lübeck, que obtiene la victoria sobre Inglaterra en 1470-1474; otras prefieren adaptarse a los recién llegados.

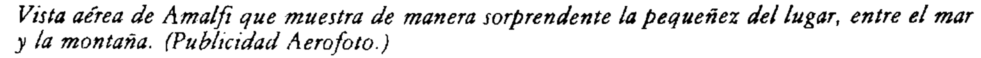
Los historiadores alemanes explican la decadencia de la Hansa por el infantilismo *político* de Alemania. Eli Heckscher[66] les quita la razón sin explicarse muy claramente. En esa época en que las primacías son urbanas, ¿no puede pensarse que un Estado alemán fuerte quizás hubiese obstaculizado tanto como ayudado a las ciudades de la Hansa? La decadencia de éstas parece más bien provenir del encuentro de su economía, bastante poco evolucionada, con una economía ya más viva, la de Occidente. En todo caso, en una perspectiva de conjunto, no se puede poner a Lübeck en el mismo plano que Venecia o Brujas. Entre el Oeste activo y el Este menos activo, las sociedades hanseáticas se mantienen en un capitalismo elemental. Su economía vacila entre el trueque y la moneda; recurre poco al crédito: la moneda de plata será, durante largo tiempo, la única admitida. Lo mismo ocurre con tradiciones que son desventajosas, aun en el marco del capitalismo de la época. La grave tormenta de fines del siglo XIV debía golpear a las economías menos vigorosas. Sólo las más fuertes la superarán *relativamente*.

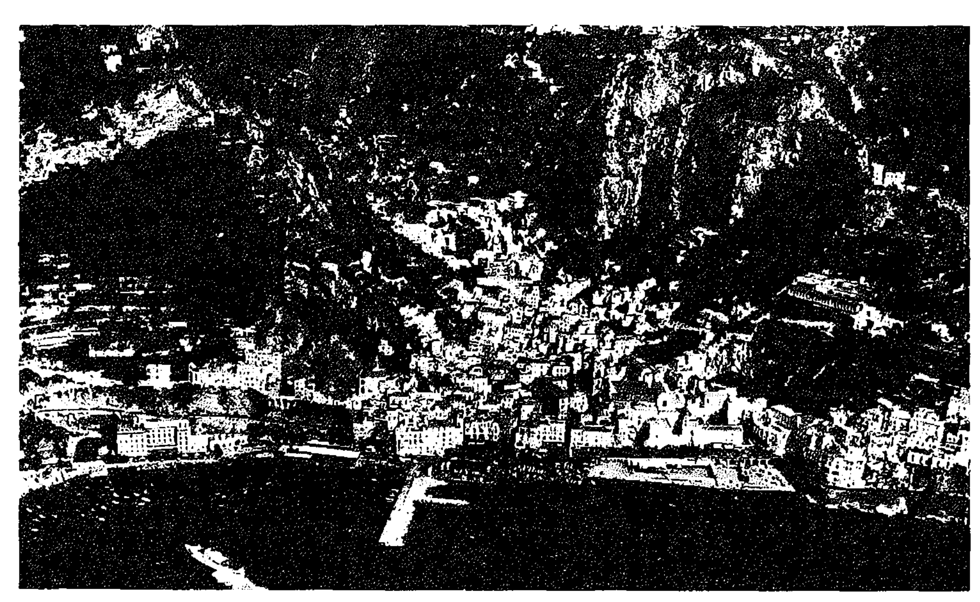
El otro polo de Europa: las ciudades italianas

En el siglo VII, el Islam no conquistó de golpe el Mediterráneo. Y la crisis provocada por sus invasiones sucesivas incluso vació el mar de sus tráficos, según sugiere A. Ashtor[67] Pero en los siglos VIII y IX, los intercambios se reaniman; el Mediterráneo se vuelve a poblar de barcos, y los ribereños, ricos y pobres, sacan todos ventaja de ello.

En las costas de Italia y Sicilia, surgen pequeños puertos activos, no sólo Venecia, insignificante aún, sino diez o veinte pequeñas Venecias. A la cabeza de ellos está Amalfi[68], aunque apenas logre ubicar su puerto, sus casas y, más tarde, su catedral, en el hueco que le deja la montaña, que cae en picado sobre el mar. Su avance, a primera vista poco comprensible, se explica por sus lazos tempranos y preferenciales con el Islam y por la pobreza de sus suelos ingratos, que condenaron a la pequeña aglomeración a lanzarse audazmente a las empresas marítimas[69].

El destino de estas ciudades minúsculas, en efecto, se juega a centenas de millas de sus aguas familiares. Para ellas, el éxito consiste en llegar a los países ricos del mar, las ciudades del Islam o Constantinopla, en obtener monedas de oro[70], los dinares de Egipto y Siria, para adquirir las suntuosas sedas de Bizancio y revenderlas en el Oeste, o sea un comercio triangular. Esto equivale a decir que la Italia mercantil no es todavía más que una vulgar región «periférica», preocupada por hacer aceptar sus servicios, sus


Vista aérea de Amalfi que muestra de manera sorprendente la pequeñez del lugar, entre el mar y la montaña. (Publicidad Aerofoto.)



cargamentos de madera, de trigo, de telas de lino, de sal y de esclavos que obtiene en el corazón de Europa. Todo eso antes de las Cruzadas, antes de que la Cristiandad y el Islam se yergan uno contra otro.

Estas actividades reaniman a la economía italiana, semi dormida desde la caída de Roma. Amalfi es invadida por la economía monetaria: actas notariadas consignan las compras de tierras de sus mercaderes por piezas de oro, desde el siglo IX[71]. Del siglo XI al XIII, el paisaje del *«valle»* de Amalfi se transforma: se multiplican en él los castaños, las viñas, los olivares, los frutos agrios y los molinos. Signo de la prosperidad de las actividades internacionales de la ciudad, la Tabla de Amalfi se convertirá en una de las grandes leyes marítimas del Mediterráneo cristiano. Pero no pudo evitar las desdichas: en 1100, la ciudad fue conquistada por los normandos; dos veces, en 1135 y 1137, fue saqueada por los pisanos; por último, en 1343, la ciudad baja fue destruida por un maremoto. Sin dejar de estar presente en el mar, Amalfi pasa entonces al segundo plano de lo que llamamos la gran historia[72]. Después de 1250, su comercio disminuye, quizás al tercio de lo que había sido de 950 a 1050; el espacio de sus relaciones marítimas se reduce progresivamente hasta no ser más que cabotaje, a lo largo de las costas de Italia, de algunas decenas de barcos, saetías y pequeños bergantines.

Los primeros pasos de Venecia fueron idénticos. En 869, su dux Justiniano Partecipazio dejó entre sus bienes 1.200 libras de plata, suma apreciable[73]. Como Amalfi en el hueco de su montaña, Venecia, en sus sesenta islas e islotes constituye un universo extraño, un refugio, pero incómodo: no tiene agua dulce ni recursos alimenticios, sino sal, ¡demasiada sal! Se decía del veneciano: *«Non arat, non seminat, non vendemiat»* («No ara, no siembra, no vendimia»[74]). «Construida en el mar, carente totalmente de viñas y de campos cultivados», así describe su ciudad en 1327[75] el dux Giovanni Soranzo. Es la ciudad en estado puro, despojada de todo lo que no sea puramente urbano, condenada, para subsistir, a obtener todo del intercambio: el trigo o el mijo, el centeno, el ganado, los quesos, las legumbres, el vino, el aceite, la madera, la piedra, etcétera. ¡Incluso el agua potable! Su población entera se sitúa fuera de este «sector primario», por lo común tan ampliamente representado en el interior mismo de las ciudades preindustriales. Venecia despliega su actividad en los sectores que los economistas de hoy llaman *secundario* y *terciario:* la industria, el comercio y los servicios, sectores en que la rentabilidad del trabajo es más elevada que en las actividades rurales. Eso equivale a dejar a otros las tareas menos provechosas, a crear un desequilibrio que conocerán todas las grandes ciudades: Florencia, aunque rica en tierras, importará su cereal de Sicilia desde los siglos XIV y XV, y cubrirá de viñas y olivares sus colinas próximas; Amsterdam, en el siglo XVII comerá el trigo y el centeno del Báltico, la carne de Dinamarca y los arenques de la «Gran pesca» del Dogger Bank. Pero Venecia, Amalfi o Génova —todas ciudades sin verdaderos territorios—, se vieron condenadas a vivir de este modo desde el principio. No tenían otra opción.

Cuando en los siglos IX y X surge el comercio lejano de los venecianos, el Mediterráneo está dividido entre Bizancio, el Islam y la Cristiandad occidental. A primera vista, Bizancio debería haberse convertido en el centro de la economía-mundo en vías de reconstitución. Pero Bizancio, sobrecargada por su pasado, no se muestra combativa[76]. Abierto al Mediterráneo, prolongado hacia el Océano Indico y China por cortejos de caravanas y de navíos, el Islam prevalece sobre la vieja metrópoli del Imperio Griego. Entonces, ¿se apoderará él de todo? No, pues Bizancio sigue siendo un obstáculo, por sus antiguas riquezas, sus experiencias, su autoridad en un universo mal soldado, en razón de la enorme aglomeración cuyo peso nadie puede desplazar a su antojo.

Las ciudades italianas, Génova, Pisa y Venecia, se deslizan poco a poco entre las economías que dominan el mar. La suerte de Venecia quizás fue no haber tenido necesidad, como Génova y Pisa, de recurrir a la violencia y al corso para hacerse un lugar

bajo el sol. Colocada bajo la dominación bastante teórica del Imperio Griego, penetra más cómodamente que cualquier otra en el enorme mercado mal defendido de Bizancio, presta al Imperio numerosos servicios e incluso contribuye a su defensa. A cambio, obtiene privilegios exorbitantes[77]. Pero no por ello deja de ser una ciudad mediocre, pese al desarrollo precoz en ella de un cierto «capitalismo». Durante siglos, la plaza de San Marcos estará cubierta de viñas, árboles y construcciones parásitas, cortada en dos por un canal, cubierta al norte por un vergel (de donde el nombre de *Brolo,* vergel, que conservó ese lugar cuando se convirtió en el lugar de cita de los nobles y el centro de las intrigas y alborotos políticos[78]). Las calles son de tierra apisonada, los puentes de madera, como las casas, por lo que la ciudad naciente, para evitar incendios envía a Murano los hornos de los vidrieros. Sin duda, se multiplican los signos de actividad: acuñación de piezas de plata, préstamos estipulados en *hiperpiros* (la moneda de oro de Bizancio), pero el trueque conserva importancia, la tasa del crédito se mantiene muy alta (*de quinque sex,* es decir, el 20%) y las condiciones draconianas del reembolso indican la rareza del numerario, la modicidad del tono económico[79]

Pero no seamos categóricos. Antes del siglo XIII, la historia de Venecia está en una espesa bruma. Los especialistas discuten sobre ella como los estudiosos de la Antigüedad discuten sobre los oscuros orígenes de Roma. Así, es probable que los mercaderes judíos instalados en Constantinopla, en Negroponto y en la isla de Candia, hayan frecuentado desde muy pronto el puerto y la ciudad de Venecia, aunque la isla llamada de La Giudecca, pese a su nombre, no haya sido el lugar obligado de su estancia[80]. De igual modo, es más probable que, en la época de la entrevista en Venecia de Federico Barbarroja y el papa Alejandro III (1177), existiesen ya relaciones mercantiles entre la ciudad de San Marcos y Alemania, y que el metal blanco de las minas alemanas desempeñase un papel eminente en Venecia, frente al oro bizantino[81].

Mas para que Venecia sea Venecia, tendrá que controlar sucesivamente sus lagunas, asegurarse el libre paso por las rutas fluviales que desembocan en el Adriático a su altura y despejar en su beneficio la ruta del Brennero (hasta 1178 controlada por Verona[82]). Será necesario que multiplique sus navíos de comercio y de guerra, y que el Arsenal, construido a partir de 1104[83], se transforme en un centro de poder sin rival, que el Adriático se convierta poco a poco en «su golfo» y que sea quebrada o descartada la competencia de ciudades como Comacchio, Ferrara y Ancona, o, sobre *l'altra sponda* del Adriático, de Spalato, Zara y Ragusa. Sin contar las luchas que pronto entablará contra Génova. Será necesario que forje sus instituciones fiscales, financieras, monetarias, administrativas y políticas, y que hombres ricos («capitalistas», según G. Gracco[84], a quien se debe un libro revolucionario sobre los comienzos de Venecia) se apoderen del poder, inmediatamente después del reinado del último dux autocrático, Vitale Michiel (1172)[85]. Sólo entonces se esbozarán los lineamientos de la grandeza veneciana.

Sin embargo, sin error posible, es la aventura fantástica de las Cruzadas lo que acelera el avance mercantil de la Cristiandad y de Venecia. Así pues, hombres venidos del Norte toman el camino del Mediterráneo, llegan a él con sus caballos, ofrecen el precio de su pasaje a bordo de los navíos de las ciudades italianas y se arruinan para pagar sus gastos. De pronto, los navíos de transporte aumentan de tamaño, se convierten en gigantes, en Pisa, en Génova o en Venecia. En Tierra Santa, se implantan Estados cristianos, abren una brecha hacia el Oriente y sus mercancías prestigiosas, la pimienta, las especias, la seda y las drogas[86]. El cambio decisivo para Venecia fue la atroz[87] IV Cruzada, que iniciada con la toma de la cristiana Zara (1203), termina con el saqueo de Constantinopla (1204). Hasta entonces, Venecia había sido un parásito, había comido del interior del Imperio Bizantino. Este se convierte casi en su propiedad. Pero todas las ciudades italianas se beneficiaron con el hundimiento de Bizancio; de igual modo, se beneficiaron con la invasión mongola, la cual, después de 1240, abrió durante un si-

glo una ruta continental directa desde el Mar Negro hasta China y la India, con la ventaja inapreciable de eludir las posiciones del Islam[88]. La rivalidad entre Génova y Venecia, desde entonces, aumenta en el escenario esencial del Mar Negro y, forzosamente, en Constantinopla.

Es verdad que el movimiento de las Cruzadas se interrumpe ya antes de la muerte de San Luis, en 1270, y que el Islam recupera, con San Juan de Acre, en 1291, la última posición importante de los cristianos en Tierra Santa. Sin embargo, la isla de Chipre, puesto estratégico decisivo, protege a los comerciantes y los marinos cristianos en los mares de Levante[89]. Y sobre todo, el mar, ya cristiano, sigue siéndolo en su totalidad, con lo que se afirma la dominación de las ciudades italianas. En Florencia en 1250, en Génova todavía antes y en Venecia en 1284, la acuñación de monedas de oro[90] señala una liberación económica con respecto a los dinares islámicos; es una afirmación de fuerza. Además, las ciudades manejan sin dificultades a los Estados territoriales: Génova restablece el Imperio Griego de los Paleólogos en 1261; y facilita la instalación de los aragoneses en Sicilia (1282). Desde ella, los hermanos Vivaldi[91], dos siglos antes que Vasco da Gama, parten a la búsqueda del cabo de Buena Esperanza. Génova y Venecia poseen entonces imperios coloniales y todo parece destinado a reunirse en una sola mano cuando Génova golpea mortalmente a Pisa en la batalla de la Meliora, en 1284, y destruye las galeras de Venecia ante la isla de Curzola, en el Adriático (septiembre de 1298). En esa aventura, quizás fue hecho prisionero Marco Polo[92]. A finales del siglo XIII, ¿quién no habría apostado diez contra uno por la próxima victoria, total, de la ciudad de San Jorge?

Se habría perdido la apuesta. Finalmente, triunfará Venecia. Pero lo importante es que, en adelante, en el Mediterráneo la lucha se desarrolla, ya no entre la Cristiandad y el Islam, sino en el interior del conjunto de ciudades mercantiles e industriosas que la prosperidad del mar ha desarrollado en la Italia del Norte. Lo más importante de lo que está en juego son la pimienta y las especias de Levante, un privilegio de importancia bastante más allá del Mediterráneo. De hecho, era el mayor triunfo con que contaban los mercaderes italianos en la Europa nórdica, que se había construido al mismo tiempo que se reafirmaba la renovación del Mediterráneo occidental.

El intermedio de las ferias de Champaña

Fue, pues, casi al mismo tiempo, y lentamente, como se constituyeron las dos zonas económicas de los Países Bajos y de Italia. Y entre estos dos polos, estas dos zonas centrales, se inserta el siglo de las ferias de Champaña. Ni el Norte ni el Sur, en efecto, prevalecen (ni siquiera rivalizan) en esta primera instauración de la economía-mundo europea. El centro económico se sitúa, durante bastantes años, a mitad de camino entre esos dos polos, como para contentar a uno y otro, en las seis ferias anuales de Champaña y de Brie, que, cada dos meses, se pasan la pelota[93]. «Se realizaba primero, en enero, la de Lagny-sur-Marne; luego, el martes anterior al jueves de la tercera semana de cuaresma, la de Bar-sur-Aube; en mayo, la primera feria de Provins, llamada de *Saint* Quiriace; en junio, la "feria cálida" de Troyes; en septiembre, la segunda feria de Provins o feria de *Saint Ayoul* y, finalmente, en octubre, para cerrar el ciclo, la "feria fría" de Troyes»[94]. La concentración de intercambios y de hombres de negocios pasa de una ciudad a otra. Este sistema de relojería de repetición, existente desde el siglo XIII, ni siquiera es una innovación, pues probablemente imita el circuito preexis-

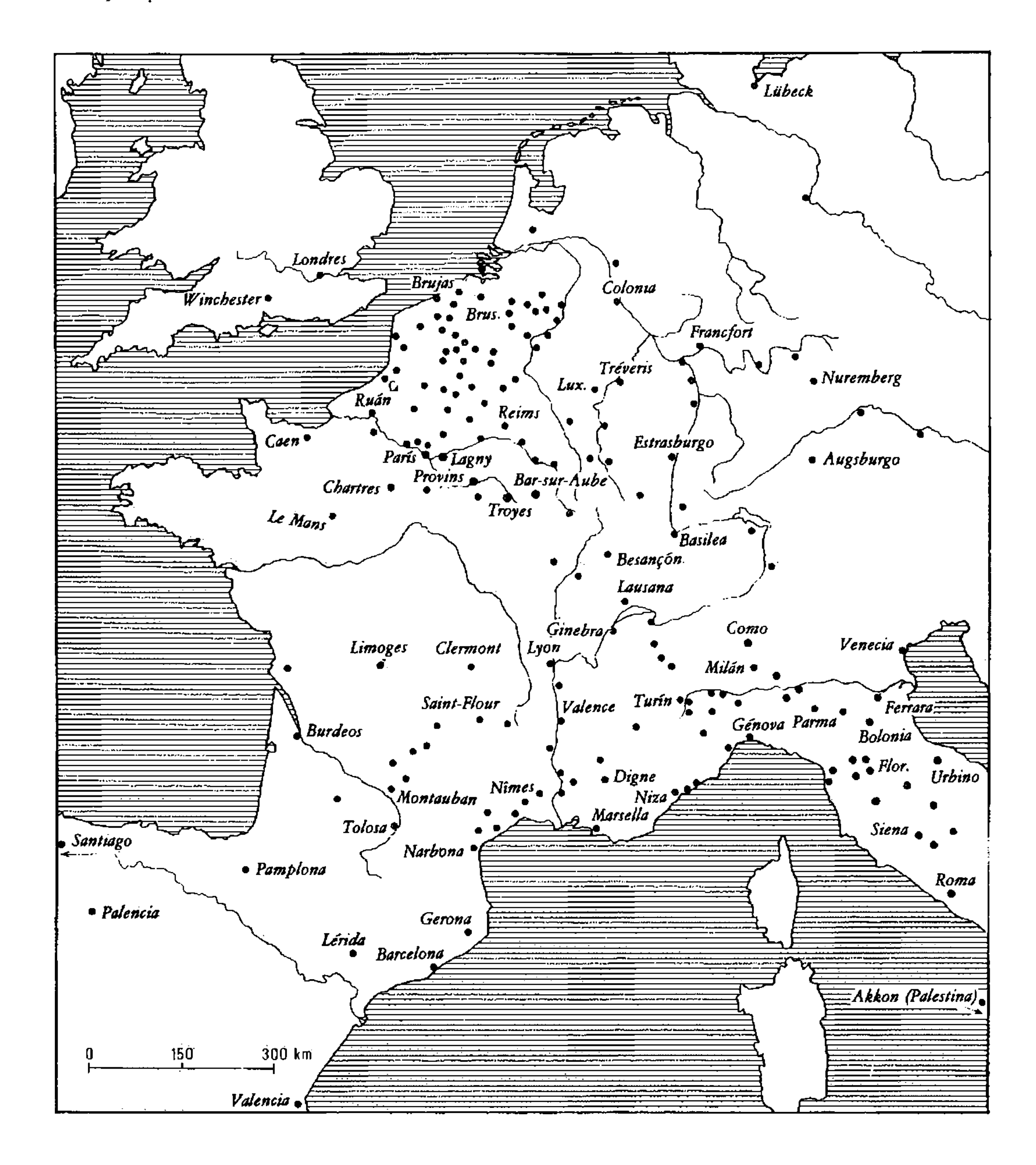
tente de las ferias de Flandes[95], y retomó, reorganizándola, una cadena de mercados regionales preexistentes[96].

En todo caso, las seis ferias de Champaña y de Brie, que duran cada una dos meses, llenan el ciclo entero del año, formando así un «mercado continuo»[97], por entonces sin rival. Lo que queda hoy del viejo Provins da una idea de la amplitud de los almacenes de depósito de antaño. En cuanto a su celebridad, el dicho popular da testimonio de ella: *«ne pas savoir ses foires de Champagne»* significa ignorar lo que todo el mundo conoce[98]. En verdad, eran el lugar de encuentro de Europa entera, de lo que podían ofrecer el Norte y el Sur. Las caravanas mercantiles convergen hacia Champaña y Brie en convoyes agrupados y protegidos, de modo un poco similar a esas caravanas cuyos camellos atraviesan los vastos desiertos del Islam hacia el Mediterráneo.

Una cartografía de esos transportes no está fuera de nuestras posibilidades. Lógicamente, las ferias de Champaña crearon a su alrededor la prosperidad de innumerables talleres familiares donde se elaboraban telas y paños, desde el Sena y el Marne hasta Brabante. Y esos tejidos vuelven a partir hacia el Sur, se difunden por Italia y luego por todas las rutas del Mediterráneo. Los archivos notariales señalan el paso de los tejidos nórdicos por Génova desde la segunda mitad del siglo XII[99] En Florencia, los paños crudos del Norte se tiñen por el *Arte di Calimala*[100], que agrupa a los mercaderes más ricos de la ciudad. Pero de Italia llegan la pimienta, las especias, las drogas, la seda, dinero en efectivo y créditos. Desde Venecia y Génova, las mercancías viajan por mar hasta Aigues-Mortes y luego siguen los largos valles del Ródano, del Saona y del Sena. Itinerarios exclusivamente terrestres franquean los Alpes, como la *via francigena* que une Siena y muchas otras ciudades con la Francia lejana[101]. De Asti[102], en Lombardía, parten convoyes y bandadas de pequeños comerciantes, usureros y revendedores que divulgarán por Occidente el nombre, pronto deshonroso, de los lombardos, prestamistas por prendas. A esas confluencias se unen las mercancías de las diversas provincias francesas, de Inglaterra, de Alemania y las de la Península Ibérica, por la misma ruta de Santiago de Compostela[103].

Sin embargo, la originalidad de las ferias de Champaña reside menos, sin duda, en la superabundancia de mercancías que en el comercio del dinero y los juegos precoces del crédito. La feria se inicia siempre con la subasta de paños, y las cuatro primeras semanas se reservan a las transacciones mercantiles, pero el mes siguiente es el de los cambistas. Son aparentemente personajes modestos que se instalan, el día establecido, «en Provins, en la ciudad alta, en el viejo mercado, frente a la iglesia de San Teobaldo» o «en Troyes, en la calle Media y la Tienda de Especias, cerca de la iglesia de San Juan del Mercado»[104]. De hecho, estos cambistas, italianos por lo general, son los verdaderos directores del juego. Su material es una sencilla «mesa cubierta por un tapiz», con un par de balanzas, pero también con sacos «llenos de lingotes o monedas»[105]. Y las compensaciones entre ventas y compras, los informes de una feria sobre otra, los préstamos a los señores y los príncipes, el pago de las letras de cambio que van a «morir» en la feria, así como la escritura de las que parten de ella, todo pasa por sus manos. En consecuencia, en lo que tienen de internacional y, sobre todo, de más moderno, las ferias de Champaña son dirigidas, de cerca o de lejos, por los comerciantes italianos cuyas firmas son a menudo grandes empresas, como la *Magna Tavola* de los Buonsignori, esos Rotschilds de Siena[106].

Es ya la misma situación que se presentará, más tarde, en las ferias de Ginebra y de Lyon: un crédito italiano que explota en su beneficio, mediante las confluencias de ferias de gran radio, el inmenso mercado de Europa Occidental y sus retribuciones en dinero contante y sonante. ¿No es para conquistar el mercado europeo por lo que las ferias de Champaña se han situado, no en su centro económico, la Italia septentrional indudablemente, sino cerca de los clientes y proveedores del Norte? ¿O bien se han



13. LAS CIUDADES EN RELACION CON LA FERIAS DE CHAMPAÑA (XII-XIII)

Este mapa aclara el conjunto económico y la bipolaridad de la Europa del siglo XIII, Países Bajos en el norte, Italia en el sur. (Tomado de H. Ammann, igual referencia que el mapa de la p. 74.)

visto obligadas a ello en la medida en que el centro de gravedad de los intercambios terrestres ha oscilado en dirección a la gran industria nórdica, a partir del siglo XI? En todo caso, las ferias de Champaña estaban situadas cerca del límite de esta zona de producción: París, Provins, Châlons y Reims son centros textiles desde el siglo XII. Por el contrario, la Italia triunfante del siglo XIII sigue siendo ante todo mercantil, a la cabeza de las técnicas de los negocios: introdujo en Europa la acuñación de monedas de oro, la letra de cambio y la práctica del crédito, pero la industria sólo será su dominio en el siglo siguiente, después de la crisis del siglo XIV[107] Mientras tanto, los paños del Norte son indispensables para su comercio con Levante, de donde viene lo esencial de su fortuna.

Estas necesidades han contado más que el atractivo de la política liberal de los condes de Champaña, a menudo invocada por los historiadores[108] Ciertamente, los comerciantes siempre han estado a la búsqueda de libertades, lo que justamente les ofrecía un conde de Champaña bastante dueño de sus movimientos, aunque bajo la soberanía nominal del rey de Francia. Por las mismas razones, las ferias del condado de Flandes tendrán el favor de los mercaderes[109], deseosos de evitar los peligros y trabas que creaban de ordinario los Estados demasiado poderosos. Sin embargo, ¿puede creerse que fue la ocupación de Champaña, en 1273, por Felipe el Audaz y luego su incorporación a la corona de Francia por Felipe el Hermoso, en 1284[110], lo que dio a las ferias el golpe de gracia? Las ferias declinaron por otras razones, en esos últimos años del siglo XIII que, a todo lo largo de él, les había sido tan favorable. La paralización de los negocios afectó a las mercancías, en primer lugar; las operaciones de crédito se mantuvieron durante más tiempo, hasta alrededor de los años 1310-1320[111]. Estas fechas coinciden, además, con las crisis más o menos largas y violentas que acuden a la sazón al conjunto de Europa, desde Florencia hasta Londres, y que anuncian tempranamente, antes de la Peste Negra, la gran recesión del siglo XIV.

Esas crisis afectaron mucho a la prosperidad de las ferias. Pero también tuvo importancia la creación, a fines del siglo XIII y comienzos del XIV, de un vínculo marítimo continuo, forzosamente competidor, entre el Mediterráneo y el mar del Norte, por el estrecho de Gibraltar. La primera conexión regular, establecida por Génova en beneficio de sus naves, tuvo lugar en 1277. Las otras ciudades del Mediterráneo seguirán su ejemplo, aunque con cierto retraso.

Al mismo tiempo, se desarrolló otra conexión, terrestre; en efecto, las rutas alpinas del oeste, Mont-Cenis y el Simplon, perdieron su importancia en beneficio de los pasos del este, el San Gotardo y el Brennero. Fue en 1237 cuando el puente audazmente construido sobre el Reuss abrió la vía del San Gotardo[112]. El «istmo alemán» fue desde entonces el más favorecido. Alemania y la Europa Central tuvieron un progreso general con la prosperidad de sus minas de plata y de cobre, los avances de la agricultura, el establecimiento de la industria de los fustanes y el desarrollo de los mercados y las ferias. La expansión de los comerciantes alemanes se produce en todos los países de Occidente y en el Báltico, en la Europa del Este tanto como en las ferias de Champaña y en Venecia, donde el *Fondaco dei Tedeschi* parece haber sido fundado en 1228[113].

¿Es el atractivo de los intercambios por el Brennero lo que explica que Venecia haya tardado tanto (hasta 1314) en seguir a los genoveses por las rutas marítimas que llevaban a Brujas? Está fuera de duda, considerando la importancia de la plata en el comercio de Levante, que las ciudades italianas estaban interesadas en primer término en la producción de las minas de plata alemanas. Además, una red de tiendas de cambistas se extiende muy pronto por las ciudades de la Alta Alemania y de Renania, cambistas que desempeñaban el mismo papel que los banqueros comerciantes de Brujas o de Champaña[114]. Así, el antiguo lugar de cita francés se vio perjudicado por un sistema de vías rivales, terrestres y marítimas.

Se sugiere a veces que las ferias de Champaña sufrieron a causa de una «revolución mercantil», del triunfo de un nuevo comercio en el que el comerciante permanece en su tienda o en su establecimiento, toma empleados fijos y transportadores especiales y en adelante dirige sus negocios desde lejos gracias a la verificación de la contabilidad y a las cartas que transmiten información, órdenes y recriminaciones. Pero, de hecho, ¿acaso el comercio no ha tenido, mucho antes de las ferias de Champaña, esa dualidad, venta itinerante, de un lado, y sedentarismo, del otro? ¿Y qué impedía que la nueva práctica echase raíces en Provins o en Troyes?

Una oportunidad perdida para Francia

¿Quién sabrá hasta qué punto la prosperidad de las ferias de Champaña ha sido beneficiosa para el Reino de Francia, y especialmente para París?

Si el Reino, políticamente estructurado a partir de Felipe Augusto (1180-1223), llega a ser sin duda el más brillante de los Estados europeos desde antes de San Luis (1226-1270), fue en función del avance general de Europa, pero también porque el centro de gravedad del mundo europeo se estableció a una o dos jornadas de su capital. París se convierte en una gran plaza mercantil y lo seguirá siendo, a buena altura, hasta el siglo XV. La ciudad se benefició de la vecindad de tantos hombres de negocios. Al mismo tiempo, acogió las instituciones de la monarquía francesa, se cubrió de monumentos y tuvo la más brillante de las universidades de Europa, donde brillaba, lógicamente, la revolución científica consecutiva a la nueva circulación del pensamiento de Aristóteles. Durante este «gran siglo [el XIII] —dice Augusto Guzzo—, [...] todo el mundo tenía los ojos fijos en París. Muchos italianos fueron sus alumnos y a veces sus maestros, como San Buenaventura y Santo Tomás»[115]. ¿Puede decirse, entonces, que fue un *siglo de París*? Es lo que sugiere, *a contrario*, el título del polémico y acalorado libro de Giuseppe Toffanin, historiador del humanismo, con respecto al siglo XIII, que es para él *Il Secolo senza Roma*[116]. En todo caso, el gótico, arte francés, se difunde a partir de la Île-de-France, y los comerciantes sieneses, habituados a las ferias de Champaña, no fueron los únicos en llevarlo con ellos en su equipaje. Y puesto que todo se relaciona, fue el momento en que las *comunas* francesas rematan su progreso y en que, alrededor de París, entre 1236 y 1325, en Sucy-en-Brie, Boissy, Orly y otras partes, se precipita, con el favor de la autoridad real, la liberación de los campesinos[117]. Fue también el momento en que Francia, con San Luis, toma en sus manos la Cruzada en el Mediterráneo, es decir, ocupa el puesto de honor en la Cristiandad.

Sin embargo, en la historia de Europa y de Francia, las ferias de Champaña no fueron más que un intermedio. Fue la primera y la última vez que el complejo económico construido sobre Europa dio una serie de ciudades de ferias, y, más aún, continentales. Fue también la primera y la última vez que se estableció en Francia el centro económico de Occidente, tesoro poseído y luego perdido sin que los responsables del destino francés hayan tenido conciencia de ello[118]. Sin embargo, lo que se esboza con los últimos Capetos es, por largos años, una especie de puesta fuera de juego del Reino de Francia. El desarrollo de las rutas entre el Norte y el Sur entre Alemania e Italia y la conexión marítima entre el Mediterráneo y el mar del Norte establecieron, antes de terminar el siglo XIII, un circuito privilegiado del capitalismo y la modernidad: bordea a Francia a buena distancia, sin siquiera tocarla. Si se exceptúa a Marsella Aigues-Mortes, el gran comercio y el capitalismo que éste transporta están casi fuera del espacio fran-

cés, que sólo estará entreabierto a los grandes tráficos exteriores durante las desdichas y las carencias de la Guerra de los Cien Años e inmediatamente después de ella.

Pero al mismo tiempo que la economía francesa, es el Estado territorial el que queda fuera de juego, mucho antes de la regresión que va a coincidir con la Guerra llamada de los Cien Años. Si el Reino de Francia hubiese mantenido su fuerza y su coherencia, es probable que el capitalismo italiano no hubiera tenido tanto campo libre. Y recíprocamente, los circuitos nuevos del capitalismo han dado tal potencia de monopolio en beneficio de las ciudades-Estado de Italia y de los Países Bajos que los Estados territoriales nacientes, en Inglaterra, Francia o España, forzosamente sufrieron sus consecuencias.

LA PREEMINENCIA TARDIA DE VENECIA

Francia, en Champaña, pierde el balón. ¿Quién lo coge? Ni las ferias de Flandes ni Brujas (contrariamente a lo que afirma Lamberto Incarnati[119]), pese a la creación de su famosa Bolsa, en 1309. Las naves, los negociantes, las mercancías caras, la plata y el crédito acuden allí desde el Sur, ya lo hemos dicho. «Los profesionales del crédito —señala el mismo Lamberto Incarnati[120]— son allí en gran parte los italianos.» Y la balanza de pagos de los Países Bajos favorecerá, hasta fines del siglo XV y sin duda después, a los meridionales[121].

Si el centro de gravedad hubiese permanecido a mitad de camino entre el Adriático y el mar del Norte, hubiera podido establecerse en Nuremberg, por ejemplo, donde confluyen una docena de grandes rutas, o en Colonia, la más importante de las ciudades alemanas. Ahora bien, si Brujas o un centro medio análogo a las ferias de Champaña no prevalecen, es quizás porque Italia ya no tiene la misma necesidad de ir al Norte, ahora que ha desarrollado en Florencia, Milán y otras partes sus propios centros industriales, cerca de sus comerciantes. Florencia, que hasta entonces había dedicado la mejor de sus actividades artesanales al tinte de los paños crudos del Norte, pasa del *Arte di Calimala* al *Arte della Lana*, y su desarrollo industrial es rápido, espectacular.

Lo importante también es la regresión que, desde años antes, prepara el terreno para la apocalíptica Peste Negra y el fantástico reflujo de la vida económica que le seguirá. La crisis y las inversiones de tendencias, ya lo hemos visto[122], favorecen el deterioro de los sistemas locales, eliminan a los más débiles y refuerzan la preponderancia relativa de los más fuertes, aunque también sean víctimas de la crisis. La tormenta también atravesó a Italia y la sacudió; las hazañas y los éxitos se hacen raros en ella. Pero replegarse sobre sí misma significa replegarse sobre el Mediterráneo, que sigue siendo la zona más activa y el corazón del comercio internacional más provechoso. En la regresión general de Occidente, Italia es, como dicen los economistas, una «zona de abrigo»: conserva el mejor de los tráficos; su juego con el oro[123] y su experiencia en materia de moneda y de crédito la protegen; sus ciudades-Estado, maquinarias mucho más fáciles de manejar que los pesados Estados territoriales, pueden vivir holgadamente en esa coyuntura estrecha. Las dificultades son para otros, particularmente, para los grandes Estados territoriales, que sufren y se desequilibran. El Mediterráneo y la Europa activa se reducen, más que nunca, a archipiélagos de ciudades.

No es de asombrarse, pues, que, en el recentramiento de gestación de la economía europea, la competencia sólo exista entre las ciudades italianas. Son, en particular, Ve-

necia y Génova las que van a disputarse el cetro, en nombre de sus pasiones y sus intereses. Tanto una como la otra pueden triunfar. ¿Por qué, entonces, la victoria de Venecia?

Génova contra Venecia

En 1298, Génova había derrotado a la flota veneciana frente a Curzola. Ochenta años más tarde, se apoderaba, en agosto de 1379, de Chioggia, pequeño puerto de pescadores que domina una de las salidas al Adriático de la laguna veneciana[124] La orgullosa ciudad de San Marcos parecía perdida, pero, mediante un arranque prodigioso, invirtió la situación: Vettor Pisani, en junio de 1380, retomó Chioggia y destruyó la flota genovesa[125]. Al año siguiente, la paz firmada en Turín no otorgaba ninguna ventaja formal a Venecia[126]. No obstante, fue el comienzo de la retirada de los genoveses —ya no reaparecerán en el Adriático— y la afirmación indiscutible, desde entonces, de la preeminencia de Venecia.

Esa derrota y luego ese triunfo no son fáciles de comprender. Además, Génova, después de Chioggia, no fue eliminada del número de las ciudades ricas y poderosas. ¿Por qué, entonces, la interrupción definitiva del combate en el inmenso campo cerrado del Mediterráneo, donde las dos rivales habían podido, durante tanto tiempo, propinarse golpes, saquear un litoral, capturar un convoy, destruir galeras y actuar una contra otra por intermedio de los príncipes: el angevino, el húngaro, el paleólogo o el aragonés?

Quizás fue la prosperidad prolongada, el flujo en ascenso de los negocios, lo que había permitido durante largo tiempo esas batallas encarnizadas, a decir verdad sin efectos mortales, como si cada vez las heridas y las plagas se curasen por sí solas. Si la Guerra de Chioggia marcó una cesura, ¿no fue porque, en esos años de 1380, el impulso de un largo período de crecimiento quedó frenado, esta vez sin remisión? El lujo de la pequeña o de la gran guerra se hizo demasiado costoso. Se imponía la coexistencia pacífica. Tanto más cuanto que los intereses de Génova y de Venecia, potencias mercantiles y coloniales (las cuales, puesto que eran *coloniales,* habían alcanzado ya una fase relativamente avanzada del capitalismo), hacían poco aconsejable la lucha hasta la muerte de una u otra: las rivalidades capitalistas admiten siempre cierto grado de complicidad, aun entre adversarios decididos.

En todo caso, no creo que la promoción de Venecia haya obedecido a la preeminencia de su capitalismo, considerado por Oliver C. Cox[127] como el nacimiento de un modelo original. Pues ningún historiador podría dudar de la precocidad de Génova, de su modernismo único en el camino del capitalismo. Desde este punto de vista, Génova, es bastante más moderna que Venecia, y quizás esta misma posición avanzada la hizo vulnerable. Tal vez una de las ventajas de Venecia fue, precisamente, ser más razonable, menos arriesgada. Y su situación geográfica la favorecía, con toda evidencia. Salir de la laguna era entrar en el Adriático y, para un veneciano, suponía estar todavía en sus dominios. Para un genovés, abandonar su ciudad era entrar en el mar Tirreno, demasiado vasto como para ser eficazmente vigilado y que, de hecho, pertenecía a todo el mundo[128] Y mientras el Este fue la fuente principal de las riquezas, Venecia, con las facilidades que le brinda su camino de islas hacia Oriente, prevaleció. Cuando la «ruta mongol» desapareció, hacia los años 1340, adelantándose a sus rivales, ella fue la primera en presentarse, en 1343, ante las puertas de Siria y Egipto, y no las halló cerradas[129] En fin, Venecia estaba ligada, más que cualquier otra ciudad italiana,



El León de San Marcos, 1516. Venecia. Palacio Ducal. (Foto Giraudon.)

a Alemania y a Europa Central, que eran los clientes más seguros para el algodón, la pimienta y las especias, y la fuente privilegiada del metal blanco, clave del comercio de Levante.

La potencia de Venecia

A finales del siglo XIV, la primacía de Venecia se afirma sin ambigüedad. Ocupa, en 1383, la isla de Corfú, clave de la navegación en la entrada y la salida del Adriático. Sin dificultades, aunque con grandes gastos[130], de 1405 a 1427 ocupa las ciudades de su tierra firme: Padua, Verona, Brescia y Bérgamo[131] Frente a Italia, ahora está protegida por un glacis de ciudades y territorios. La ocupación de esta zona continental sobre la que, desde hacía tiempo, irradiaba su economía se inscribe, además, en un significativo movimiento de conjunto: al mismo tiempo, Milán se convierte en la Lombardía; Florencia se impone en la Toscana y se apodera de su rival, Pisa, en 1405; Gé-

nova logra extender su dominación a sus dos «rivieras» de Levante y de Poniente, y ciega el puerto de Savona, su rival[132]. Se produce el fortalecimiento de las grandes ciudades italianas a expensas de las ciudades de menor peso. En suma, un proceso de los más clásicos.

Y Venecia ya había logrado, bastante antes, crearse un imperio, modesto en extensión, pero de una asombrosa importancia estratégica y mercantil, a causa de su alineación a lo largo de las rutas de Levante. Un imperio disperso que se asemeja con antelación, conservando las proporciones, al de los portugueses o al de los holandeses, más tarde, a través del Océano Indico, según el esquema que los anglosajones llaman *trading posts Empire*, una cadena de puestos mercantiles que componen, todos juntos, una larga extensión capitalista. Un imperio «al estilo fenicio», diríamos nosotros.

La potencia y la riqueza marchan a la par. Ahora bien, esta riqueza (y por ende esta potencia) puede someterse a una prueba de verdad partiendo de los presupuestos de la Señoría, sus *Bilanci*[133], y de la célebre arenga del viejo dux Tomaso Mocenigo, en vísperas de su muerte, en 1423.

En esa época, los ingresos de la *ciudad* de Venecia se elevan a 750.000 ducados. Si los coeficientes de que nos hemos servido en otras partes[134] —el presupuesto estaría entre el 5 y el 10% de la renta nacional— son aplicables aquí, la renta nacional bruta de la ciudad estaría entre 7,5 millones y 15 millones de ducados. Puesto que la población atribuida a Venecia y el *Dogado* (el suburbio hasta Chioggia) era de 150.000 habitantes a lo sumo, la renta *per capita* de la ciudad estaría entre los 50 y los 100 ducados, que es un nivel muy elevado; incluso la cifra más baja es apenas creíble.

Se captará aún mejor su dimensión si intentamos hacer una comparación con las economías de la época. Un documento veneciano[135] presenta justamente, para comienzos del siglo XV, una lista de los presupuestos europeos cuyas cifras han sido utilizadas para elaborar la figura de la página siguiente. Mientras que los ingresos *propios* de Venecia se estiman en 750.000 u 800.000 ducados, el Reino de Francia, entonces en lamentable situación, es verdad, ingresa un millón de ducados solamente; Venecia está en pie de igualdad con España (pero, ¿qué España?), casi en igualdad con Inglaterra y supera con mucho a las otras ciudades italianas que pretenden pisarle los talones: Milán, Florencia y Génova. Es cierto que, en el caso de esta última, las cifras del presupuesto no dicen mucho, pues los intereses privados confiscaron en su beneficio una parte enorme de las rentas públicas.

Y sólo hemos hecho referencia a Venecia y el Dogado. A la renta de la Señoría (750.000 ducados) se agregan la renta de la Tierra Firme (464.000) y la del Imperio del «mar» (376.000). El total (1.615.000 ducados) sitúa el presupuesto de Venecia en cabeza de todos los presupuestos de Europa. Y más aún de lo que parece. Pues si se atribuye al conjunto veneciano (Venecia, más la Tierra Firme, más el Imperio) una población de un millón y medio de personas, cifra máxima, y quince millones de habitantes (para permitir un cálculo grosero y rápido) a la Francia de Carlos IV, éste, al tener diez veces más habitantes, si las riquezas fuesen iguales, debería tener un presupuesto diez veces superior al de la Señoría, o sea, de 16 millones. El presupuesto francés, de un millón solamente, pone de relieve la monstruosa superioridad de las ciudades-Estado con respecto a las economías «territoriales» y hace pensar en lo que puede significar, en beneficio de una ciudad, es decir, de un puñado de hombres, la concentración temprana de capital. Otra comparación interesante, si no perentoria: nuestro documento revela la regresión de los presupuestos en el siglo XV, sin precisar, desgraciadamente, a partir de qué año comenzó dicha regresión. Con respecto a la norma antigua, el presupuesto inglés disminuyó en el 65%, el de España (pero, ¿qué España?) en el 73% y el de Venecia en el 27% solamente.

Segunda prueba: la célebre arenga del dux Mocenigo, que es a la vez un testamen-

to, una estadística y una invectiva política[136]. A punto de morir, el viejo dux hizo un esfuerzo desesperado por cerrar el camino a Francesco Foscari, el belicista, que le sucederá el 15 de abril de 1423 y presidirá los destinos de Venecia hasta el 23 de octubre de 1457, fecha de su deposición. El viejo dux explica a sus oyentes las ventajas de la paz para conservar la fortuna del Estado y de los particulares. Si elegís a Foscari, dice, «dentro de poco estaréis en guerra. Quien tenga 10.000 ducados luego no tendrá más que mil, quien tenga diez casas no tendrá más que una, quien tenga diez trajes no tendrá más que uno, quien tenga diez jubones o calzas y camisas apenas tendrá uno, y así con cualquier otra cosa...». Por el contrario, si la paz se mantiene, «si seguís mi consejo, veréis que seréis los dueños del oro de los cristianos».

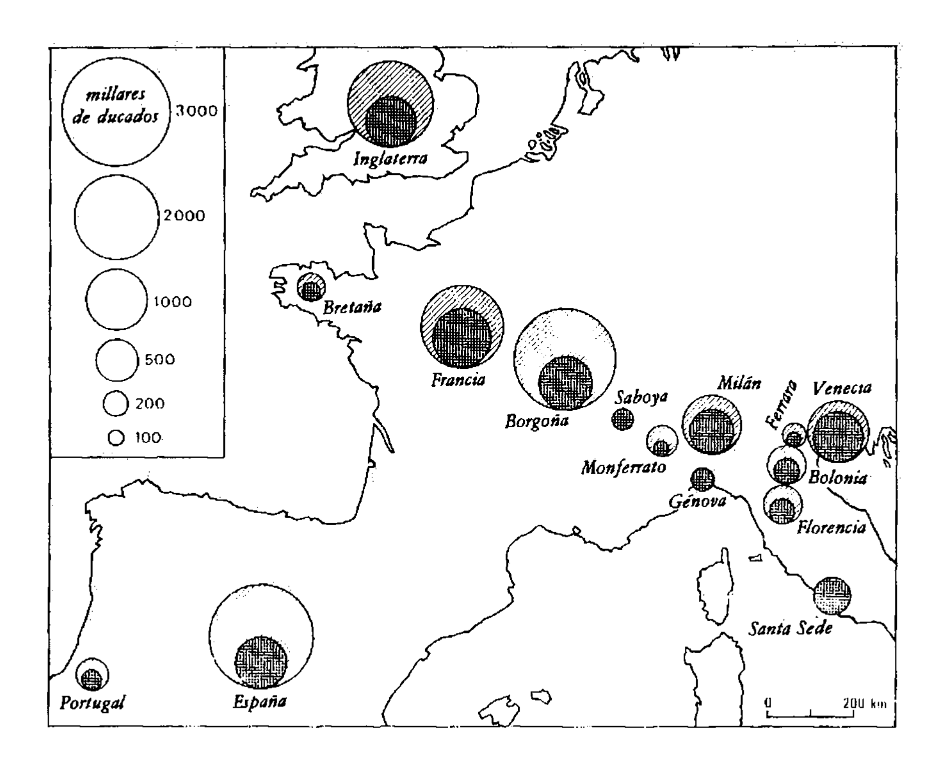
He aquí, sin embargo, un lenguaje sorprendente. Supone que, a la sazón, había en Venecia hombres que comprendían que cuidar sus ducados, sus casas y sus calzas era el camino de la verdadera potencia; que por la circulación mercantil —no por las armas— es posible hacerse «dueños del oro de los cristianos», es decir, de toda la economía europea. Según Mocenigo (y sus cifras, discutidas ayer, hoy ya no lo son), el capital que se invierte cada año en el comercio es de diez millones de ducados. Estos diez millones rinden, además de dos millones de renta del capital, un beneficio comercial de dos millones. Observemos esta manera de distinguir el beneficio comercial del interés del capital invertido, calculados uno y otro a una tasa del 20%. Así, el rendimiento del comercio lejano en Venecia, según Mocenigo, es del 40%, tasa fabulosamente elevada y que explica la salud temprana y exuberante del capitalismo veneciano. Sombart podía tachar de «infantil» a quien osase hablar de capitalismo en Venecia en el siglo XII. Pero, en el siglo XV, ¿qué otro nombre dar al mundo que se deja traslucir en el asombroso discurso de Mocenigo?

Los cuatro millones de renta comercial anual, calculada por el mismo dux, representan entre la mitad y el cuarto de mi propia estimación de la renta global de la ciudad. El discurso de Mocenigo da de paso algunas estimaciones numéricas del comercio y la flota de Venecia. Ellas corroboran los órdenes de magnitud de nuestros cálculos. Estos tampoco contradicen lo que se sabe de la actividad de la *Zecca*, la casa de la moneda veneciana (en una época, es verdad, mucho más tardía, inflacionista, por añadidura, que corresponde a lo que algunos llaman la «decadencia de Venecia»). En efecto, la *Zecca* acuña en los últimos años del siglo XVI alrededor de dos millones de ducados por año, entre piezas de oro y piezas de plata[137]. Esto permitiría suponer un flujo monetario en movimiento que llega hasta los 40 millones[138], flujo que sólo pasa por Venecia, pero se renueva cada año. ¿Qué hay de asombroso en esto, si se piensa que sus comerciantes tienen firmemente en sus manos los tráficos principales del mar, la pimienta, las especias, el algodón de Siria, el trigo, el vino, la sal, etcétera? Ya Pierre Daru, en su clásica y siempre útil *Historia de Venecia* (1819)[139], señalaba «cuánto había aportado a Venecia esta rama del comercio, la de la sal». De ahí la preocupación de la Señoría por controlar las salinas del Adriático y de las costas de Chipre. Cada año, desde Hungría, Croacia y la misma Alemania, más de 40.000 caballos acudían a cargar sólo la sal de Istria[140].

Otros indicios de la riqueza de Venecia son la enorme concentración de poder que representa su Arsenal, el número de sus galeras, de sus barcos de carga y el sistema de las *galere da mercato*, sobre el cual volveremos[141]. También, el embellecimiento constante de la ciudad, que poco a poco, en el curso del siglo XV, cambia de piel; las calles de tierra apisonada son enlosadas, los puentes y los muelles de madera de los canales son reemplazados por puentes y *fondamenta* de piedra (hay una «petrificación» del capital que es tanto un lujo como una necesidad), sin contar otras operaciones de interés urbanístico: la excavación de pozos[142] o la limpieza de los canales de la ciudad, cuyo hedor se hace a veces insoportable[143].

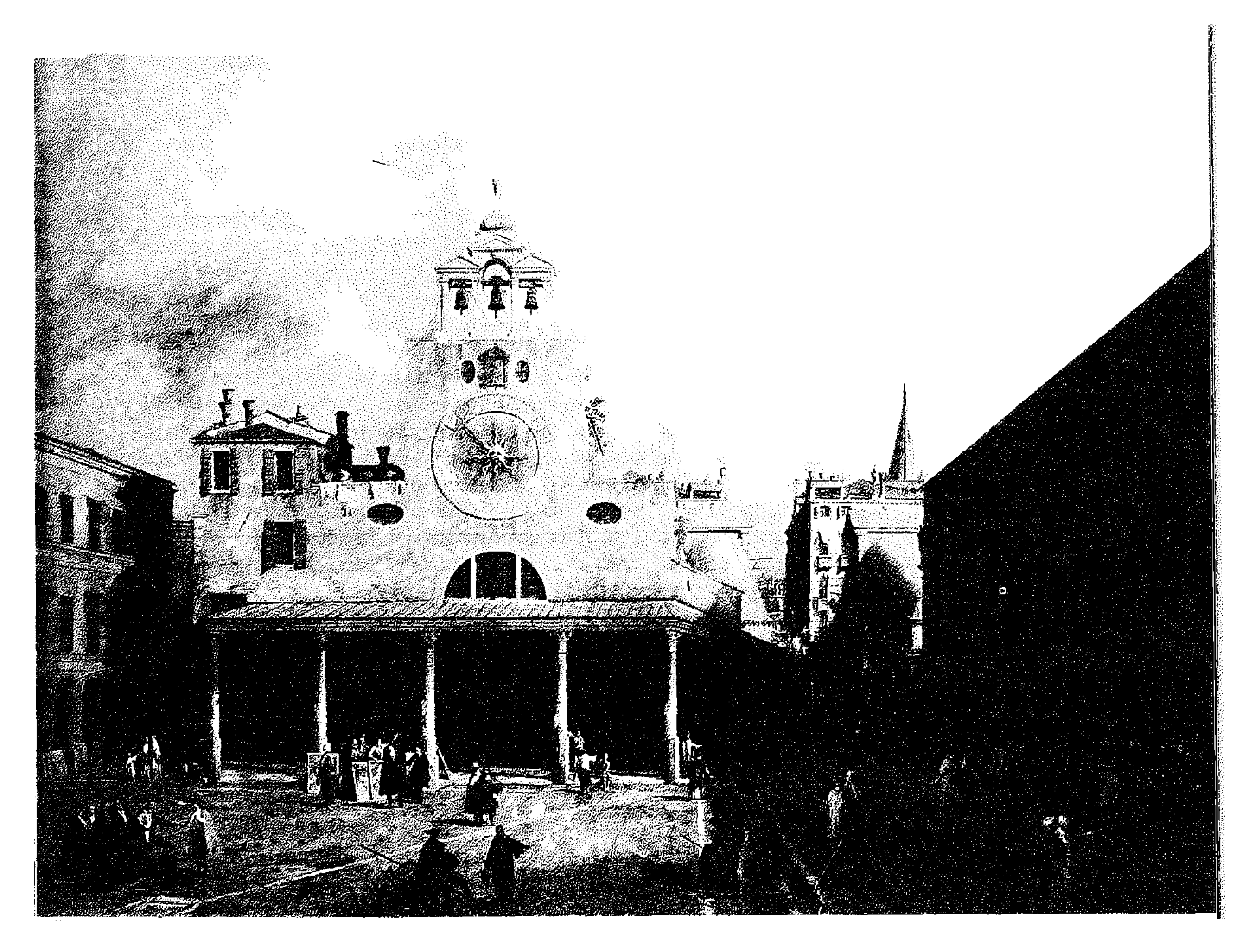
Todo eso se inscribe en una política de prestigio que, para un Estado, para una ciudad o para un individuo, puede constituir un medio de dominación. El gobierno de Venecia es muy consciente de la necesidad de embellecer la ciudad, *«non sparando spexa alguna como e conveniente a la beleza sua»* («sin economizar gastos, como conviene a su belleza»)[144]. Si los trabajos de reconstrucción del palacio de los Dux van para largo, se prosiguen casi sin interrupción; en Rialto Vecchio, en 1459, se eleva la nueva *Loggia*, es decir, la bolsa de los comerciantes, frente al *Fondaco dei Tedeschi*[145]. De 1421 a 1440, los Contarini hacen construir la *Ca'd'oro* en el *Canal Grande*, donde los grandes palacios van a multiplicarse. Sin duda, esta fiebre de construcciones es común a muchas ciudades de Italia y de otras partes. Pero construir en Venecia, sobre millares de robles hundidos como pilotes en la arena y el cieno de la laguna, con piedras llevadas de Istria, representa un gasto absolutamente colosal[146].

Naturalmente, la fuerza de Venecia se manifiesta también, y con brillo, en el plano político. Venecia descuella en éste; tuvo desde muy temprano sus embajadores, sus *oratori*. Tuvo también, al servicio de su política, tropas de mercenarios: quien tiene dinero, los contrata, los compra y los lanza al tablero de los campos de batalla. No son



14. COMPARACION DE PRESUPUESTOS:
VENECIA RESISTE MEJOR LA CRISIS QUE LOS OTROS ESTADOS

Esta representación gráfica de las cifras venecianas (Bilanci generali, *I, 1912, pp. 98-99) muestra a la vez los volúmenes respectivos de los presupuestos europeos y su regresión más o menos fuerte en el primer cuarto del siglo XV. Las cifras indicadas aquí, las más seguras, corresponden al círculo oscuro y sin duda al año 1423. El círculo en gris claro representa los presupuestos anteriores, claramente más importantes.*



Giovanni Antonio Canaletto (1697-1768). Il Campo di San Giacometto. *Era en el pórtico de esta pequeña iglesia, en la prolongación de la plaza de Rialto, donde se reunían los grandes mercaderes. (Museo de Dresde, clisé del museo.)*

siempre los mejores soldados, pues los *condottieri* inventarán las guerras donde se persigue amigablemente[147], sin alcanzarse, esas «extrañas guerras» como la de 1939-1940. Pero dice mucho sobre la potencia de una ciudad-Estado superabundantemente rica que Venecia bloquee las tentativas hegemónicas de Milán; que participe en la Paz de Lodi (1454), que creó, o más bien congeló, el equilibrio de las potencias italianas; que, con ocasión de la Segunda Guerra de Ferrara, en 1482-1483, resista sin gran esfuerzo a sus adversarios, quienes sueñan, como dice uno de ellos, con volverla a sumergir en el agua del mar donde estaba antaño en su elemento[148]; y que esté, en 1495, en el centro de las negociaciones que sorprenderán a Commynes y acompañarán a su vuelta, sin bombos ni platillos, al pequeño rey de Francia Carlos VIII, que el año anterior había llegado demasiado fácilmente a Nápoles. Priuli, en sus *Diarii*[149], tiene derecho a de-

jarse llevar por el orgullo al relatar la extraordinaria reunión de todos los embajadores de los príncipes de Europa, más el representante del sultán, de la que saldrá la línea antifrancesa del 31 de marzo de 1495, destinada a salvar a la pobre Italia invadida por un rey de allende los montes, esa Italia de la que los venecianos «defensores de la Cristiandad son los padres»[150].

La economía-mundo a partir de Venecia

La economía-mundo centrada en Venecia, fuente de su potencia, no se delinea claramente en un mapa de Europa. Al este, la frontera, bastante nítida a la altura de Polonia y Hungría, se vuelve incierta a través de los Balcanes, por una conquista turca que *precedió* a la toma de Constantinopla (1453) y que se extendió irresistiblemente hacia el norte: Adrianópolis fue ocupada en 1361; la batalla de Kossovo que destruyó al gran Imperio Serbio se produjo en 1389. Hacia el oeste, en cambio, no hay vacilación alguna: Europa entera está bajo la férula de Venecia. Lo mismo el Mediterráneo, incluida Constantinopla (hasta 1453) y, más allá, el espacio del Mar Negro, explotado todavía durante algunos años en beneficio de Occidente. Los países del Islam que los turcos aún no han ocupado (Africa del Norte, Egipto y Siria) se abren en su franja marítima a los comerciantes cristianos, desde Ceuta, portuguesa a partir de 1415, hasta Beirut y Trípoli, en Siria. Pero se reservan exclusivamente las rutas profundas de las tierras interiores, en dirección del Africa Negra, el Mar Rojo y el Golfo Pérsico. Las especias, las drogas y las sedas se dirigen hacia los puertos de Levante, donde deben esperarlas los comerciantes de Occidente.

Más complicada que el trazado de las fronteras del conjunto es la división de las diversas zonas que la componen. Sin duda, la zona central es fácilmente reconocible; las declaraciones de Tommaso Mocenigo, recordadas antes, p. 92, revelan las relaciones preferenciales de Venecia con Milán, las ciudades lombardas, Génova y Florencia. Este archipiélago de ciudades, limitado al sur por una línea que une a Florencia con Ancona y al norte por la línea de los Alpes, es indiscutiblemente el corazón de la economía-mundo dominada por Venecia. Pero este espacio jalonado de ciudades-estrella se prolonga hacia el norte, más allá de los Alpes, por una especie de Vía Láctea de ciudades mercantiles: Augsburgo, Viena, Nuremberg, Ratisbona, Ulm, Basilea, Estrasburgo, Colonia, Hamburgo e incluso Lübeck, y termina con la mole siempre poderosa de las ciudades de los Países Bajos (sobre las cuales todavía brilla Brujas) y los dos puertos ingleses de Londres y Southampton (*Antona*, para los meridionales).

Así, el espacio europeo es atravesado de sur a norte por un eje Venecia-Brujas-Londres que lo corta en dos: al este y al oeste hay vastas zonas, mucho menos animadas que el eje esencial, que siguen siendo periféricas. Y el centro, contrariamente a las leyes elementales que habían suscitado las ferias de Champaña, se sitúa en el extremo sur de ese eje, de hecho en su unión con el eje mediterráneo, el cual, de oeste a este, representa la línea esencial del comercio lejano de Europa y la fuente principal de sus beneficios.

La responsabilidad de Venecia

Quizás haya habido, para las modalidades de este centrado italiano, una razón suplementaria: la política económica de Venecia, que hizo suyos los métodos que sus propios comerciantes debían sufrir, encerrados en los *fonducs* (una calle o una serie de construcciones) de los países del Islam[151]. De igual modo, Venecia estableció para los comerciantes italianos un punto obligatorio de reunión y de segregación, el *Fondaco dei Tedeschi*[152], frente al puente Rialto, en el centro de sus negocios. Todo mercader alemán debía depositar allí sus mercancías, alojarse allí en una de las cámaras previstas a tal fin, vender allí bajo el control minucioso de los agentes de la Señoría e invertir el dinero de sus ventas en mercancías venecianas. Es una estrecha sujeción de la que el comerciante alemán no cesa de quejarse: en este juego, está excluido del comercio lejano, que Venecia reserva celosamente a sus *cittadini, de intus et extra.* Si el alemán se inmiscuye en él, sus mercancías son confiscadas.

Venecia, en cambio, prohíbe prácticamente a sus propios mercaderes comprar y vender directamente en Alemania[153] El resultado es, para los alemanes, la obligación de acudir a Venecia en persona y comprar allí los paños, el algodón, la lana, la seda, las especias, la pimienta, el oro... Es, por ende, lo inverso de lo que ocurrirá después del viaje de Vasco da Gama, cuando los portugueses establecerán su *feitoria*[154] en Amberes, llevando ellos mismos la pimienta y las especias a los clientes del Norte. Naturalmente los compradores alemanes podían acudir, y acudían, a Génova, que se les abría sin demasiadas restricciones. Pero aparte de que Génova es ante todo la puerta de los vínculos con España, Portugal y Africa del Norte, no encontrarán allí nada que no tengan en Venecia, especie de depósito universal, como lo será más tarde (y en mayor medida) Amsterdam. ¿Cómo resistir a las comodidades y las tentaciones de una ciudad ubicada en el centro de una economía-mundo? Alemania entera participa en el juego; entrega a los mercaderes de la Serenísima el hierro, la quincalla, los fustanes (telas de lino y algodón) y luego, después de mediados del siglo XV, en cantidades crecientes, el metal blanco que los venecianos llevan, en parte, a Túnez, donde lo cambian por oro en polvo[155].

No caben dudas que se trata de una política consciente de Venecia, pues la impone a todas las ciudades que le están más o menos sometidas. Todos los tráficos provenientes de Tierra Firme o que llegan a ella, todas las exportaciones de las islas de Levante o de las ciudades del Adriático (aunque se trate de mercancías con destino, por ejemplo, a Sicilia o Inglaterra) deben obligatoriamente pasar por el puerto veneciano. Por consiguiente, Venecia cogió en la trampa conscientemente, en su propio beneficio, a las economías sometidas, entre ellas la economía alemana; se nutrió de ellas, impidiéndoles actuar a su guisa y según su propia lógica. Si Lisboa, inmediatamente después de los descubrimientos, hubiese obligado a las naves del Norte a buscar en ella las especias y la pimienta, habría quebrado, o al menos obstaculizado, la supremacía pronta a establecerse de Amberes. Pero quizás le faltó la experiencia necesaria, y la experiencia mercantil y bancaria de las ciudades italianas. La trampa del *Fondaco dei Tedeschi* fue tanto la consecuencia como la causa de la preeminencia de Venecia.

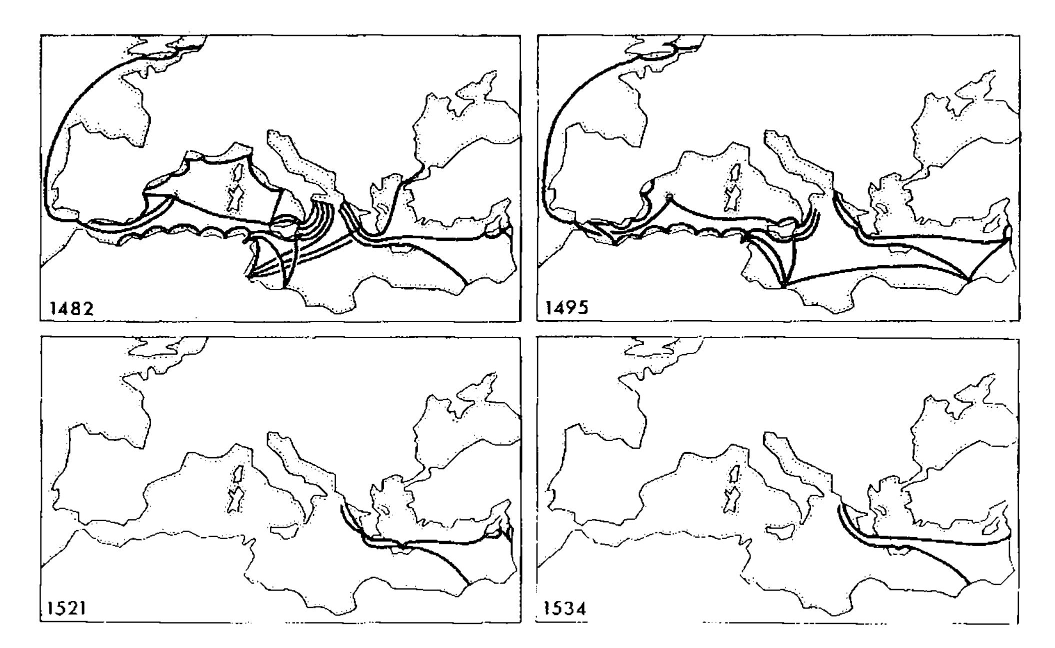
Las galere da mercato

El vínculo de Venecia con Levante y Europa, aun en tiempos del predominio de la ciudad de San Marcos, planteó más de un problema, en particular, el de los transportes a través del Mediterráneo y el Atlántico, pues la redistribución de las mercancías preciosas se extendía a Europa entera. Si la coyuntura era favorable, todo se regulaba por sí mismo. Si la coyuntura se ensombrecía, era menester recurrir a los grandes medios.

El sistema de las *galere da mercato* responde precisamente a medidas de *economía dirigida* que los tiempos malos inspiraron al Estado Veneciano. Concebido en el siglo XIV, frente a una crisis tenaz, como una especie de *dumping* (la expresión es de Gino Luzzatto), este sistema fue a la vez una empresa de Estado y el marco de asociaciones privadas eficaces, de verdaderos *pools* marítimos de exportadores[156] preocupados por reducir sus gastos de transporte y de mantener la competitividad frente a los extranjeros, y hasta de ser invencibles. Fue la Señoría la que, muy probablemente desde 1314, y seguramente desde 1328, construyó en su Arsenal las *galere da mercato,* naves comerciales (de 100 toneladas al comienzo, y hasta de 300 más tarde) capaces de cargar en sus calas el equivalente de un tren de mercancías de 50 vagones. A la salida o a la

15. VENECIA: LOS VIAJES DE LAS «GALERE DA MERCATO»

Estos cuatro croquis del largo film publicado por Alberto Tenenti y Corrado Vivanti, en Annales E.S.C., *1961, resumen las etapas del deterioro del viejo sistema de las* galere da mercato *y de sus convoyes (Flandes, Aigues Mortes, Berbería, «Trafego», Alejandría, Beirut, Constantinopla). Todas estas líneas funcionan en 1482. En 1521 y en 1534, sobreviven solamente los vínculos fructíferos con Levante. Para simplificar los croquis, los trayectos han sido señalados a partir de la salida del Adriático, y no a partir de Venecia.*



entrada de los puertos, las *galere* utilizaban el remo, y el resto del tiempo navegaban a vela como vulgares barcos redondos. Ciertamente, no son los más grandes barcos mercantiles de la época, pues las carracas genovesas, en el siglo XV, llegan a las 1.000 toneladas o las superan[157] Pero son naves seguras, que navegan juntas y son defendidas por arqueros y honderos. Más tarde, se las dotará de cañones. La Señoría recluta los honderos (los *ballestieri*) entre los nobles pobres; es su manera de ayudarlos a vivir.

El alquiler de las naves del Estado se ponía cada año en subasta. El patricio a quien se adjudicaba el *incanto* percibía a su vez, de los otros mercaderes, los fletes correspondientes a las mercancías cargadas. Se seguía de ello una utilización por el sector «privado» de instrumentos construidos por el sector «público». Los usuarios viajaban poniendo todo en común, *«ad unum denarium»* (es decir, constituyendo un *pool*), o formaban una compañía para la remesa y el retorno de una sola galera; la Señoría favorecía todas estas prácticas que, en principio, daban oportunidades iguales a todos los participantes. Asimismo, *pools* abiertos a todos los mercaderes eran frecuentes para las compras de algodón en Siria o incluso de pimienta en Alejandría de Egipto. En cambio, la Señoría destruye todo *cartel* que, a su parecer, tienda al monopolio de un grupo exclusivo.

Los papeles conservados en el *Archivio di Stato* de Venecia permiten reconstituir los viajes de las *galere di mercato*, año por año, y ver modificarse el enorme pulpo que la Serenísima mantiene a través de la extensión del Mediterráneo y el brazo que proyecta, a partir de 1314, en dirección a Brujas (o más bien a su puerto de la Esclusa) con la creación de las *galere di Fiandra*. El lector puede observar los anteriores croquis explicativos. El apogeo del sistema se produjo, sin duda, en los alrededores de 1460[158], cuando la Señoría creó la curiosa línea de las *galere di trafego*, que acentúa su presión en dirección al Africa del Norte y al oro del Sudán. Luego el sistema sufrirá fracasos y se deteriorará en el siglo XVI. Pero este deterioro nos interesa menos que el éxito que lo precedió.

En Venecia, un cierto capitalismo

Oliver C. Cox[159] atribuye el triunfo veneciano a una organización capitalista precoz. Para él, el capitalismo habría nacido, se habría inventado, en Venecia, y luego habría hecho escuela. ¿Hemos de creerlo? Al mismo tiempo, e incluso antes que en Venecia, había otras ciudades capitalistas. Y si Venecia no hubiese ocupado el lugar eminente que tuvo, sin duda, lo habría ocupado Génova sin dificultad. Venecia, en efecto, no se engrandeció sola, sino en medio de una red de ciudades activas a las cuales la época les presentó las mismas soluciones. Incluso, Venecia a menudo no fue el origen de las verdaderas innovaciones. Estuvo lejos, detrás de las ciudades pioneras de Toscana en lo que concierne a la banca o la formación de compañías poderosas. No fue ella la que acuñó la primera moneda de oro, sino Génova, a comienzos del siglo XIII, y luego Florencia, en 1250 (el ducado, pronto llamado *cequí*, sólo aparece en 1284[160]). No fue Venecia la que inventó el cheque o el *holding*, sino Florencia[161]. No fue Venecia la que concibió la contabilidad por partida doble, sino Florencia, de la que una primera muestra de fines del siglo XIII nos ha sido conservada en los papeles de las Compañías de los Fini y los Farolfi[162]. Fue Florencia, no las ciudades marítimas, la que prescindió de la intermediación de los notarios (simplificación eficaz) para la concertación de seguros marítimos[163]. Fue Florencia, también, la que desarrolló al máximo la indus-

tria y abordó, de manera indiscutible, la etapa llamada de la manufactura[164]. Fue Génova la que, en 1277, realizó la primera conexión marítima *regular* con Flandes por Gibraltar (una innovación enorme). Fueron Génova y los hermanos Vivaldi los que, a la cabeza de la imaginación innovadora, se preocuparon en 1291 por hallar un camino directo hacia la India. A fines de 1407, fue asimismo Génova, inquieta por el progreso de los viajes portugueses, la que impulso un reconocimiento hasta el oro del Touat, con Malfante[165].

En el plano de las técnicas y las empresas capitalistas, Venecia estuvo más bien retrasada que avanzada. ¿Es necesario explicar esto por su diálogo preferencial con Oriente —una tradición—, ya que las otras ciudades de Italia están enfrentadas, más que ella, con Occidente, un mundo en vías de creación? La riqueza fácil de Venecia la hace, quizás, prisionera de soluciones ya reguladas por antiguas costumbres, mientras que otras ciudades, frente a situaciones más aleatorias, se ven condenadas, finalmente, a ser más astutas y más inventivas. Ello no impidió que en Venecia surgiese un sistema que, desde sus primeros pasos, planteó todos los problemas de las relaciones entre el Capital, el Trabajo y el Estado, relaciones que la palabra *capitalismo* implicará cada vez más en el curso de su larga evolución ulterior.

Desde fines del siglo XII y comienzos del XIII, *a fortiori* en el XIV, la vida económica veneciana dispone ya de todos sus instrumentos: los mercados, las tiendas, los almacenes, las ferias de la Sensa, la *Zecca* (la casa de moneda), el palacio de los Dux, el Arsenal, la Dogana, etcétera. Y ya cada mañana, en Rialto, frente a los cambistas y banqueros instalados delante de la minúscula iglesia de San Giacometto[166], se realiza la reunión de los grandes mercaderes venecianos y extranjeros llegados de Tierra Firme, de Italia o del otro lado de los Alpes. El banquero está allí, pluma y libreta en mano, dispuesto a inscribir las transferencias de cuenta a cuenta. La escritura *(scritta)* es la manera maravillosa de ajustar en el momento las transacciones entre mercaderes por transferencias de una cuenta a otra, sin recurrir al dinero y sin tener que esperar las liquidaciones espaciadas de las ferias. Los *banchi di scritta*[167] incluso permiten a ciertos clientes rebasar su cuenta; a veces emiten *cedole*[168], especie de billetes, y ya especulan con los depósitos que se les confía, cuando no es el Estado el que los toma en préstamo.

Esas reuniones «bursátiles» de Rialto fijan el curso de las mercancías, y pronto el de los empréstitos públicos de la Señoría (pues ésta, que al principio había vivido de los impuestos, recurre cada vez más a los empréstitos[169]). Fijan la tasa de los seguros marítimos. A dos pasos de Rialto, todavía hoy, la *Calle della Sicurtà* conserva el recuerdo de los aseguradores del siglo XIV. Todos los grandes negocios se hacían, pues, en las calles próximas al puente. Si ocurría que un comerciante era «privado del derecho de ir a Rialto», esta sanción «significaba, como lo dicen muchos pedidos de gracias, que se le privaba del derecho de ejercer el gran comercio»[170].

Muy pronto surgió una jerarquía mercantil. El primer censo conocido de los venecianos sometidos al impuesto (1379-1380)[171] permite distinguir, entre los nobles imponibles (1.211 en total), las 20 ó 30 familias de mayor fortuna, y observar también a ciertos *popolani* enriquecidos (6 en total), más algunos tenderos muy acomodados, carniceros, zapateros, albañiles, fabricantes de jabón, orfebres y especieros, estos últimos en primera fila.

El reparto de la riqueza en Venecia está ya muy diversificado y los beneficios de los tráficos mercantiles se acumulan allí en los depósitos más diversos, modestos o importantes; no cesan de ser invertidos y reinvertidos. Las naves, enormes casas flotantes, como las verá más tarde Petrarca, están casi siempre divididas en 24 partes (cada propietario posee cierto número de ellas). En consecuencia, la nave es capitalista casi desde el comienzo. Las mercancías que se embarcan de ordinario son pagadas de antemano por prestamistas. En cuanto al préstamo de dinero, el *mutuo*, existe desde siempre y,



Mercaderes venecianos intercambian paños por productos de Oriente. Marco Polo, Libro de las maravillas. *(B.N., Ms. 2810.)*

contrariamente a lo que podría pensarse, no se hundió en el fango de la usura. Desde muy pronto, los venecianos aceptaron «la legitimidad de las operaciones de crédito con criterios de hombres de negocios»[172]. Lo cual no quiere decir que el préstamo usurario (en el sentido que nosotros daríamos a la palabra) no se practicase también, y a intereses muy elevados (puesto que el interés normal *secundum usum patriae nostras* era ya del 20%), combinado, además, con prendas que quedan luego en las garras del prestamista. Mediante tales procedimientos, los Ziani, desde el siglo XII, se apoderaron de la mayor parte de los terrenos que estaban alrededor de la plaza de San Marcos y a lo largo de las *Mercerie*. Pero antes de la organización bancaria moderna, ¿no ha sido en todas partes la usura un mal necesario? Inmediatamente después de la Guerra de Chioggia, que la sacudió terriblemente, Venecia se resigna a introducir la primera *condotta* (1382-1387)[173] de usureros judíos que prestan a la gente humilde y a veces a los mismos patricios.

Pero el préstamo comercial, el *mutuo ad negotiandum,* es otra cosa. Es una herramienta indispensable para el comercio cuyo interés, aunque elevado, no se considera usurario, pues generalmente está al nivel del préstamo de dinero practicado por los banqueros. Nueve veces de cada diez, está ligado a contratos de asociación llamados *colleganza,* que aparecieron al menos desde 1072-1073[174], pronto conocidos en dos versiones. Una es la *colleganza* unilateral: un prestamista (llamado *socius stans,* el asociado que permanece en el lugar) adelante cierta suma al *socius procertans* (el asociado que viaja); al regresar, cuando se ajustan las cuentas, el viajante, después de haber reembolsado la suma recibida al partir, se reserva la cuarta parte del beneficio y el resto va a manos del capitalista. Otra es la *colleganza* bilateral: en este segundo caso, el prestamista sólo adelanta las tres cuartas partes de la suma y el *socius procertans* aporta su trabajo más un cuarto del capital. El reparto de los beneficios se hace, entonces, a medias. Esta segunda *colleganza,* según piensa Gino Luzzattot [175], ha servido más de una vez para disimular lo que en la *colleganza* podía parecer usurario. Puesto que el nombre no afecta para nada a la cosa, la *colleganza* se asemeja en todo a la *commenda* de las tres ciudades italianas, cuyo equivalente se encuentra antes o después, tanto en Marsella como en Barcelona. Como en Venecia la palabra *commenda*[176] tenía el sentido de depósito, fue necesario otro término para designar el préstamo marítimo.

En estas condiciones, se comprenderá la posición tomada en 1934 por André E. Sayous[177] y aceptada por la mayoría de los historiadores, incluido Marc Bloch[178]: habría habido «divergencia», escisión, entre el Capital y el Trabajo en Venecia, entre 1050 y 1150. ¿No es el *socius stans* el capitalista que permanece en su casa? Su asociado se embarca en una nave que llega a Constantinopla o, a continuación, Tana o Alejandría de Egipto... Cuando el barco vuelve, el trabajador, el *socius procertans,* se presenta con el dinero prestado y los frutos de este dinero, si el viaje ha sido fructífero. El Capital de un lado, pues, y el Trabajo del otro. Pero documentos nuevos, descubiertos desde 1940[179], obligan a revisar esta explicación demasiado simple. Ante todo, el *socius stans,* pese a las palabras que lo designan, no cesa de desplazarse. En la época que es la de nuestra observación (antes y después de 1200), aparece en Alejandría de Egipto, en San Juan de Acre, en Famagusta o, más a menudo aún, en Constantinopla (detalle significativo, que muestra por sí solo que la fortuna de Venecia se formó en el cuerpo mismo de la economía bizantina). En cuanto al *socius procertans,* no tiene nada del trabajador sujeto a prestación personal a discreción. Además de que, en cada viaje, lleva hasta una decena de *colleganze* (lo que de antemano le garantiza, si todo va bien, beneficios substanciales), a menudo es al mismo tiempo prestatario en un contrato y prestamista en otro.

Más aún, los nombres de los prestamistas, cuando se los conoce, revelan una gama de «capitalistas», o sedicentes capitalistas, pues algunos son muy modestos[180]. Toda la población veneciana presta su dinero a los mercaderes emprendedores, lo que no cesa de crear y recrear una especie de sociedad mercantil que se extiende a la ciudad entera. Esta oferta de crédito omnipresente, espontánea, permite a los comerciantes trabajar solos o en sociedades provisionales de dos o tres personas, sin formar esas compañías de larga duración y de acumulación del capital que caracterizan a la principal actividad de Florencia.

Es quizás la perfección misma, la comodidad, de esta organización, de este capitalismo autosuficiente lo que explica los límites de la empresa veneciana. Sus banqueros, extranjeros por lo regular, son «absorbidos por la sola actividad del mercado urbano y no se sienten atraídos por una posible transferencia de sus actividades al exterior, en busca de una clientela»[181]. Por consiguiente, no habrá nada comparable en Venecia a las aventuras del capitalismo florentino en Inglaterra o, más tarde, del capitalismo genovés en Sevilla o Madrid.

De igual modo, la facilidad del crédito y de los negocios permite al mercader elegir un negocio tras otro, hacer uno por uno los negocios: la partida de la nave inicia una asociación entre algunos compinches, y su retorno la disuelve. Y todo vuelve a comenzar. En suma, los venecianos practican la inversión masiva, pero a corto plazo. Naturalmente, aparecen los préstamos y las inversiones a largo plazo, un poco antes o un poco más tarde, no sólo para las empresas marítimas lejanas, como los viajes a Flandes, sino también, más aún, al servicio de las industrias y otras actividades continuas de la ciudad. El préstamo, el *mutuo,* muy corto al principio, terminó por acomodarse a renovaciones repetidas; entonces, pudo durar años. Por el contrario, la letra de cambio, que aparece tarde, además, en el siglo XIII, y se difunde lentamente[182], siguió siendo, por lo general, un instrumento de crédito a corto término, el tiempo de un ir y volver entre dos lugares.

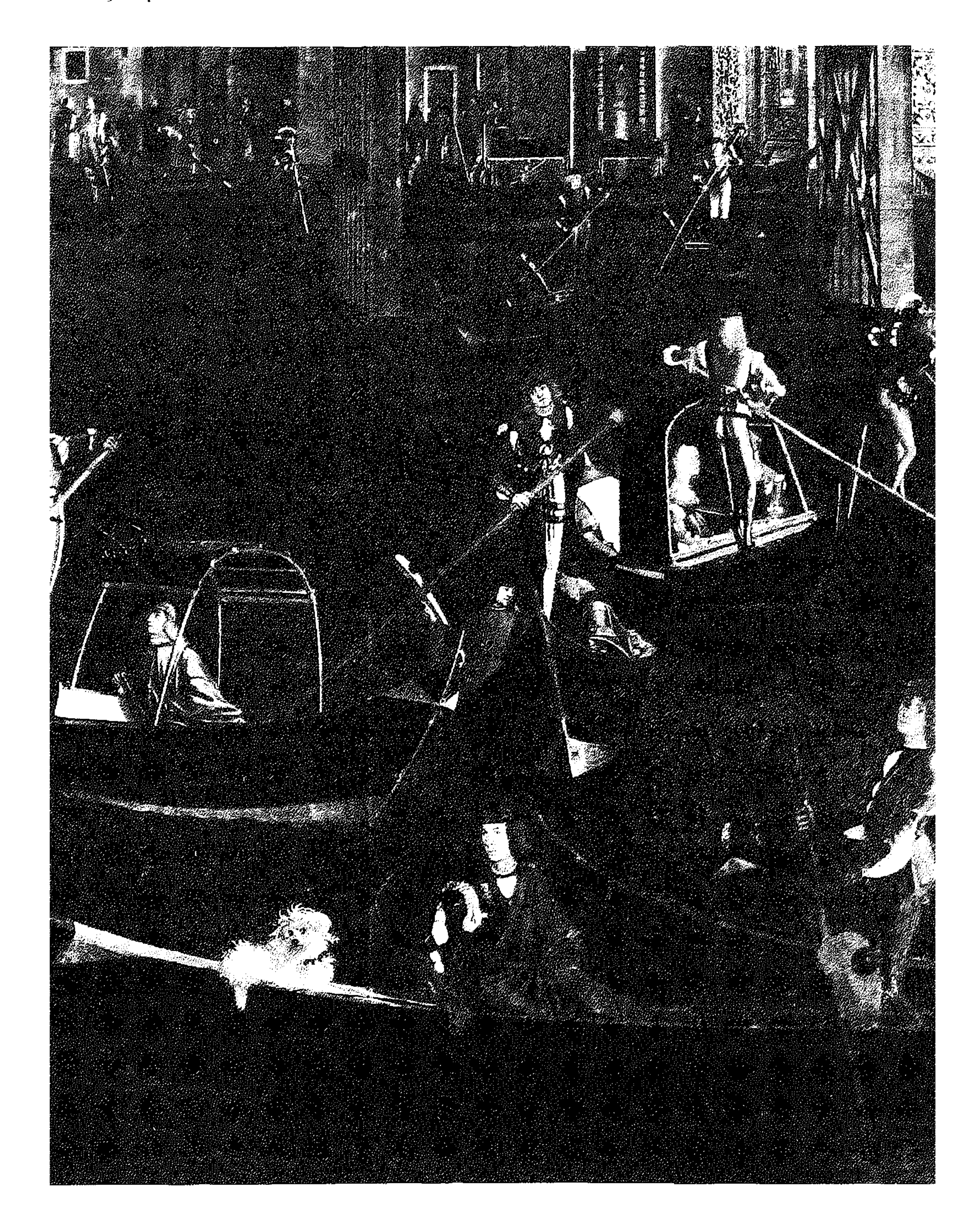
El clima económico de Venecia, pues, es muy particular. Una actividad mercantil intensa se presenta allí fragmentada en múltiples pequeños negocios. Si bien la *compagnia,* sociedad de largo aliento, hace en ella algunas apariciones, el gigantismo florentino nunca hallará un terreno propicio. Quizás porque ni el gobierno ni la élite patricia encuentran verdadera oposición, como en Florencia, y porque la ciudad es, en suma, un lazo seguro. O porque la vida mercantil, precozmente cómoda, puede contentarse con los medios tradicionales y que ya han pasado sus pruebas. Pero la naturaleza de las transacciones también está en tela de juicio. La vida mercantil de Venecia está sobre todo dirigida hacia Levante. Es un comercio que, ciertamente, exige grandes capitales: la enorme masa monetaria del capital veneciano se vuelca en él casi entera, hasta el punto de que, después de cada partida de las galeras de Siria, la ciudad queda literalmente vacía de su numerario[183], como más tarde Sevilla cuando partan las flotas de Indias[184]. Pero la circulación del capital es bastante rápida: seis meses, un año. Y las idas y venidas de las naves marcan el ritmo a todas las actividades de la ciudad. En definitiva, si Venecia parece singular, ¿no es porque Levante la explica de la A hasta la Z, motiva todos sus comportamientos mercantiles? Pienso, por ejemplo, que la acuñación tardía del ducado de oro, sólo en 1284, se debió a que, hasta entonces, Venecia encontró más sencillo seguir utilizando la moneda de oro de Bizancio. ¿Habrá sido la devaluación precipitada del *hyperperon* lo que la obligó a cambiar de política[185]?

En resumen, desde el comienzo Venecia se encerró en las lecciones de su éxito. El verdadero dux de Venecia, hostil a todas las fuerzas del cambio, fue el pasado de la Señoría, los precedentes a los que se cita como a las Tablas de la Ley. Y la sombra que se cierne sobre la grandeza de Venecia es su grandeza misma. Es verdad. Pero, ¿no se podría decir lo mismo de la Inglaterra del siglo XX? Un *leadership,* a la escala de una economía-mundo, es una experiencia de poder que, algún día, hace correr el riesgo al vencedor de estar ciego ante la historia en marcha, en vías de hacerse.

¿Y el trabajo?

Venecia es una enorme ciudad, probablemente con más de 100.000 habitantes desde el siglo XV, y entre 140.000 y 160.000 en los siglos XVI y XVII. Pero, aparte de algunos miles de privilegiados *—nobili, cittadini* y gentes de la Iglesia— y de pobres o vagabundos, trabaja con sus manos para vivir.

Coexisten dos universos del trabajo: de una parte, los obreros no cualificados a los que ninguna organización incluye ni garantiza, incluidos los que Frédéric C. Lane llama «el proletariado del mar»[186], los transportadores, descargadores, los marinos y los remeros; por otra parte, el universo de las *Arti,* los gremios que forman el armazón organi-



Gondoleros en Venecia. Detalle del Milagro de la Santa Cruz, *de V Carpaccio. (Foto Anderson-Giraudon.)*

zado de los diversos artesanados de la ciudad. A veces, la frontera entre los dos universos carece de nitidez. Y el historiador no siempre sabe de qué lado colocar los oficios que observa. En el primero, sin duda, figuran los descargadores a todo lo largo del Gran Canal, en *Ripa del Vin, Ripa del Ferro* y *Ripa del Carbon;* los millares de gondoleros, en su mayor parte incorporados al servicio doméstico de los grandes; o esos pobres que se alistan en las tripulaciones, delante del palacio de los dux, que constituyen un verdadero mercado de trabajo[187]. Cada alistado cobra un adelanto. Si no se presenta el día establecido, es buscado, detenido, condenado a una multa igual al doble del adelanto y conducido bajo custodia a bordo de la nave donde su salario servirá para saldar su deuda. Otro grupo importante de trabajadores no organizados son los obreros y obreras que realizan las tareas pesadas de las *Arti* de la seda y de la lana. En cambio, es sorprendente ver que los *aquaroli,* que llevan a su barco el agua dulce tomada del Brenta, los *peateri,* conductores de chalanas, los estañadores ambulantes y hasta los *pestrineri,* que llevan la leche de casa en casa, están debidamente constituidos en gremios.

Richard Tilden Rapp[188] ha tratado de calcular la importancia respectiva de estas dos masas de trabajadores, o sea el conjunto de la *fuerza de trabajo* de la ciudad. Pese a las lagunas de las fuentes, los resultados globales me parecen bastante válidos y, como no presentan *ningún cambio fundamental* en el curso de los siglos XVI y XVII, revelan un tipo de estructura del empleo en Venecia. En 1586, cuando la ciudad tiene aproximadamente 150.000 habitantes, la fuerza de trabajo asciende a un poco menos de 34.000 individuos, es decir, si se cuenta una familia de cuatro personas por trabajador, casi toda la población, menos 10.000 personas que representan al grupo pequeño de los privilegiados. De esos 33.582 trabajadores registrados por Rapp, los miembros de las *Arti* son 22.504, y los trabajadores a los que no se osa llamar libres 11.348, o sea, dos tercios para las *Arti* y un tercio para los obreros no organizados.

Este último grupo, si se cuentan hombres, mujeres y niños, está constituido al menos por 40.000 personas, que, en Venecia, tienen gran peso en el mercado de trabajo. Es el proletariado, y hasta el subproletariado, que exige toda economía urbana. ¿Es suficiente, por lo demás, para las necesidades de Venecia? Así, la gente humilde de las lagunas y la ciudad no proporciona suficientes marinos, aunque el proletariado extranjero llega a menudo en su ayuda, no siempre a su gusto, además. Venecia va a buscarlo a Dalmacia y en las islas griegas. A menudo, arma galeras en Candia, y más tarde en Chipre.

En comparación, las «industrias» organizadas parecen un universo privilegiado. No es que la vida de los gremios se desarrolle según la letra de sus estatutos: está el derecho y está la práctica. A la vigilancia minuciosa del Estado no escapan las industrias del cuero de la Giudecca; ni las vidrierías de Murano; ni el *Arte della Seta,* que surgió ya antes de que acudiesen a reforzarla, hacia 1314, obreros de Luca; ni el *Arte della Lana,* que parece *rehacer* sus comienzos en la primavera de 1458, según una declaración del Senado[189], y que será necesario proteger contra los mismos mercaderes venecianos, que quisieran fabricar paños «a la florentina», pero en el extranjero, en Flandes o en Inglaterra[190], donde la mano de obra es barata y las regulaciones más flexibles. Atento, demasiado atento, el Estado Veneciano impone normas estrictas de calidad que establecen las dimensiones de las piezas, la elección de las materias primas, el número de hilos de la trama y la urdimbre y los productos utilizados para las tinturas, que, finalmente, traban la adaptación de la producción a los azares y variaciones de la demanda, aunque imponen su reputación, particularmente, en los mercados de Levante.

Todos estos oficios, los nuevos y los viejos, se organizan en Venecia desde el siglo XIII en *arti* (corporaciones) y en *scuole*[191] (cofradías). Pero este sistema autoprotector no defiende al artesano contra la intrusión gubernamental, tan característica en Ve-

necia, ni contra la intrusión de los mercaderes. El Arte de la Lana, que tendrá su gran impulso en el siglo XVI y culminará hacia 1600-1610, no se desarrolla y triunfa más que en el marco de un *Verlagssystem*, con mercaderes a menudo extranjeros, en particular, genoveses establecidos en Venecia. Incluso la vieja industria de las construcciones navales, desde el siglo XV, con sus patrones propietarios de astilleros, se somete a la preponderancia de los comerciantes armadores que suministran el dinero necesario para la regulación de los salarios y la compra de materias primas.

¿Primacía de la industria?

En resumen, el mundo del trabajo se mantiene por el dinero y la autoridad pública. Esta dispone de cuatro organismos de vigilancia y arbitraje: *Giustizia Vecchia, Cinque Savii a la Mercanzia, Provveditori di Comun* y *Collegio Alle Arti*. ¿Es esta vigilancia atenta, este encuadramiento estrecho, lo que explica la asombrosa tranquilidad social de Venecia? Hay pocos incidentes graves, o ninguno. Remeros voluntarios reclaman, gimiendo, sus salarios no pagados, ante el palacio de los Dux, en febrero de 1446[192]. El enorme Arsenal mismo, manufactura estatal que pronto llegó a tener 3.000 obreros, al menos, a los que cada día llama al trabajo la gran campana de San Marcos, la *Marangona*, es dirigido de manera estricta. Apenas se sospecha una agitación, uno o dos cabecillas son colgados, *impicati per la gola*, y todo vuelve al orden.

En ningún caso las *Arti* venecianas tuvieron acceso al gobierno, como las de Florencia. Son mantenidas a distancia. La calma social en Venecia no es menos asombrosa. Es verdad que hasta los humildes, en el corazón de una economía-mundo, reciben las migajas del botín capitalista. ¿Sería ésta una de las razones de la calma social? Relativamente, los salarios son altos en Venecia. Y, cualesquiera que sean, nunca es fácil reducirlos. Es un punto en el cual las *Arti* de Venecia pudieron defenderse. Se lo observará a comienzos del siglo XVII, cuando la prosperidad del *Arte della Lana*, frente a la competencia de los tejidos del Norte, será frenada por los altos salarios a los que los artesanos se niegan a renunciar[193].

Pero esta situación, en el siglo XVII, corresponde ya a la declinación de la actividad industrial de la ciudad, que sucumbe ante la competencia próxima de la Tierra Firme y la competencia lejana de las industrias nórdicas. Es a la Venecia de los siglos XV y XVI, ejemplar en más de un aspecto, a la que es necesario volver para preguntarse si esa actividad industrial múltiple fue entonces su característica principal, como lo sugiere Richard T. Rapp. Con mayor generalidad, ¿es el destino de las ciudades dominantes enraizarse en las actividades industriales? Tal será el caso de Brujas, Amberes, Génova, Amsterdam y Londres. Estoy dispuesto a reconocer que Venecia, en el siglo XV, considerando el abanico de sus actividades, la calidad de sus técnicas y su precocidad (todo lo que la *Encyclopédie* de Diderot explica existía ya en Venecia dos siglos antes), estoy dispuesto, pues, a reconocer que Venecia, en el siglo XV, es probablemente el primer centro industrial de Europa y que este hecho pesa mucho en su destino, que la destrucción de su prosperidad industrial a fines del siglo XVI y durante los dos primeros decenios del XVII sella su decadencia. Pero, ¿la explica? ¿Es su causa? Esto es otro asunto. La primacía del capitalismo mercantil sobre el industrial, hasta el siglo XVIII al menos, es poco discutible. Observemos que en 1421, al enumerar las riquezas de la ciudad, el viejo dux Priuli no habla de sus riquezas industriales; y que el *Arte della Lana*, que existía sin duda desde el siglo XIII, parece reanimarse en 1458 después de una lar-

ga interrupción; y sólo adquirirá verdadero impulso entre 1580 y 1620. En conjunto, la industria parece intervenir en la opulencia veneciana con cierto retraso, como una compensación, una manera de forzar circunstancias hostiles, según el modelo, como veremos, de lo que ocurrirá en Amberes después de 1558-1559.

El peligro turco

En la caída progresiva de la enorme ciudad, no todo dependió de su exclusiva responsabilidad. Ya antes de que Europa brille en el mundo como consecuencia de los Grandes Descubrimientos (1492-1498), todos los Estados territoriales remontaron la pendiente: de nuevo hubo un rey de Aragón peligroso, un rey de Francia fuerte, un príncipe de los Países Bajos que gustosamente esgrimía el garrote y un emperador alemán, aunque se tratase del poco adinerado Maximiliano de Austria, que abrigaba proyectos inquietantes. En general, la suerte de las ciudades estaba amenazada.

De estos Estados cuyo flujo asciende, el más vasto, el más temido en Venecia, es el Imperio Turco de los Osmanlíes. Venecia, al principio lo subestima: para ella, los turcos son hombres de tierra adentro, poco temibles en el mar. Pero muy pronto surgen piratas turcos (o que se dicen turcos) en los mares de Levante, y las conquistas terrestres de los Osmanlíes rodean poco a poco el mar, lo dominan de antemano. La toma de Constantinopla, en 1453, que cae como un rayo, los lleva al corazón del mar, en una ciudad creada para dominarlo. Vaciada de su substancia por los latinos (entre ellos, los venecianos), se derrumbó sola ante los turcos. Pero rápidamente dio lugar a una ciudad nueva y potente, Estambul, llena con enormes aportes de población, a menudo trasplantada de oficio[194]. La capital turca será pronto el motor de una política marítima que se impondrá a los sultanes, como Venecia se percatará con disgusto.

¿Habría podido Venecia oponerse a la conquista de Constantinopla? Pensó en ello, pero demasiado tarde[195]. Luego, se acomodó a la situación y optó por entenderse con el sultán. El 15 de enero de 1454, el dux explicaba al *orator* (embajador) veneciano enviado al sultán, Bartolomeo Marcello: «*...dispositio nostra est habere bonam pacem et amicitiam cum domino imperatore turcorum*»[196]. Una buena paz es una condición para hacer buenos negocios. En cuanto al sultán, si quiere efectuar intercambios con Europa —lo que es para su imperio una necesidad vital—, ¿no está, acaso, obligado a pasar por Venecia? Es un caso clásico de *enemigos complementarios*; todo los separa, pero el interés les obliga a vivir juntos, y cada vez más a medida que se extiende la conquista otomana. En 1475, la toma de Caffa, en Crimea, acarreó casi el cierre del Mar Negro al comercio de Génova y de Venecia. En 1516 y 1517, la ocupación de Siria y de Egipto dio a los turcos la posibilidad de cerrar las puertas tradicionales del comercio de Levante, lo que no harán, por lo demás, pues hubiese supuesto suspender un tránsito del que sacaban grandes beneficios.

Es menester, pues, vivir juntos. Pero esta coexistencia es sacudida por terribles tempestades. La primera gran Guerra Turco-veneciana (1463-1479)[197] puso al descubierto la desproporción flagrante de las fuerzas en presencia. No fue, como se dirá más tarde de Inglaterra y Rusia, la lucha de la ballena y el oso. Hay un oso: el Imperio Turco. Pero frente a él, hay, todo lo más, una avispa. Sin embargo, la avispa es incansable. Venecia, ligada a los progresos de la técnica europea y, por ello, en ventaja, se apoya en su riqueza, recluta tropas por toda Europa (hasta en Escocia, en tiempos de la Guerra de Candia, 1649-1669), resiste y se mofa del adversario. Pero se agota, aunque el otro pier-

da el aliento. También sabrá actuar en Estambul, corromper a sabiendas y, cuando la guerra hace estragos, hallar el medio de mantener, por Ragusa y Ancona, una parte de sus tráficos. Además, contra el oso de los Osmanlíes, maneja a los otros osos territoriales, el Imperio de Carlos V, la España de Felipe II, el Sacro Imperio Romano Germánico, la Rusia de Pedro el Grande y Catalina II, y Austria del príncipe Eugenio. Y hasta a la Francia de Luis XIV, durante un momento, cuando la Guerra de Candia. Y también, para tomar por la retaguardia las posiciones otomanas, a la lejana Persia de los safaríes, cuna del chiísmo, hostil a los turcos sunníes, pues también el Islam tuvo sus guerras de religión. En síntesis, una resistencia admirable, pues Venecia luchó contra el turco hasta 1718, fecha del Tratado de Passarowitz, que señala el fin de sus esfuerzos, o sea, más de dos siglos y medio después de la paz de Constantinopla.

Vemos qué sombras gigantescas lanzó el Imperio Turco sobre la vida tensa de Venecia. Esta se vació poco a poco de su fuerza viva. Pero la decadencia de Venecia, desde los primeros años del siglo XVI, no viene de allí, de un conflicto trivial entre la ciudad y el Estado territorial. Además, es otra ciudad, Amberes, la que se coloca en el centro del mundo a partir de 1500. Las estructuras antiguas y dominantes de la economía urbana todavía no se han roto, pero el centro europeo de la riqueza y de las proezas capitalistas, sin mucho ruido, se ha retirado de Venecia. La explicación de ello hace intervenir los grandes descubrimientos marítimos, la entrada en juego del Océano Atlántico y la inesperada fortuna de Portugal.

LA INESPERADA FORTUNA DE PORTUGAL, O DE VENECIA A AMBERES

Los historiadores han estudiado mil veces la fortuna de Portugal, pues el pequeño reino lusitano desempeñó los primeros papeles en la enorme conmoción cósmica que provocó la expansión geográfica de Europa, a fines del siglo XV, y su explosión en el mundo. Portugal fue el detonador de la explosión. A él le correspondió el primer papel.

La explicación tradicional[198]

La explicación tradicional salía, antaño, airosamente del paso: Portugal, situado en la avanzada occidental de Europa, estaba, en suma, dispuesto a partir; en 1253, había logrado la reconquista de su territorio contra el Islam; tenía las manos libres para actuar en el exterior; la toma de Ceuta, en 1415, al sur del estrecho de Gibraltar lo introdujo en el secreto de los tráficos lejanos y despertó en él el espíritu agresivo de las Cruzadas; así, se abrió la puerta para los viajes de reconocimiento y los proyectos ambiciosos a lo largo de la costa africana. Ahora bien, se halló oportunamente un héroe, el infante Enrique el Navegante (1394-1460), quinto hijo del rey Juan I y maestre de la riquísima Orden de Cristo, que desde 1413 se había establecido en Sagres, cerca del cabo San Vicente, en el extremo sur de Portugal; rodeado de sabios, cartógrafos y navegantes, sería el inspirador apasionado de los viajes de descubrimiento que comenzaron en 1416, un año después de la toma de Ceuta.

La hostilidad de los vientos, la inhospitalidad total de las costas saharianas, los temores que surgían por sí solos o que los portugueses propagaban para ocultar el secreto de sus navegaciones, la difícil financiación de las expediciones y su escasa popularidad, todo retrasó el reconocimiento del interminable litoral del continente negro, el cual se llevó a cabo lentamente: el cabo Bojador en 1416, el cabo Verde en 1445, el paso del Ecuador en 1471, el descubrimiento de la desembocadura del Congo en 1482, etcétera. Pero el advenimiento de Juan II (1481-1495), un rey apasionado por las expediciones marítimas, un nuevo Navegante, precipitó el movimiento a fines del siglo XV: el extremo sur de Africa era alcanzado por Bartolomé Díaz en 1487; lo bautizó el cabo de las Tempestades, pero el Rey le dio el nombre de cabo de Buena Esperanza. Todo estaba listo desde entonces para el viaje de Vasco da Gama, que, por mil razones, se produjo sólo diez años más tarde.

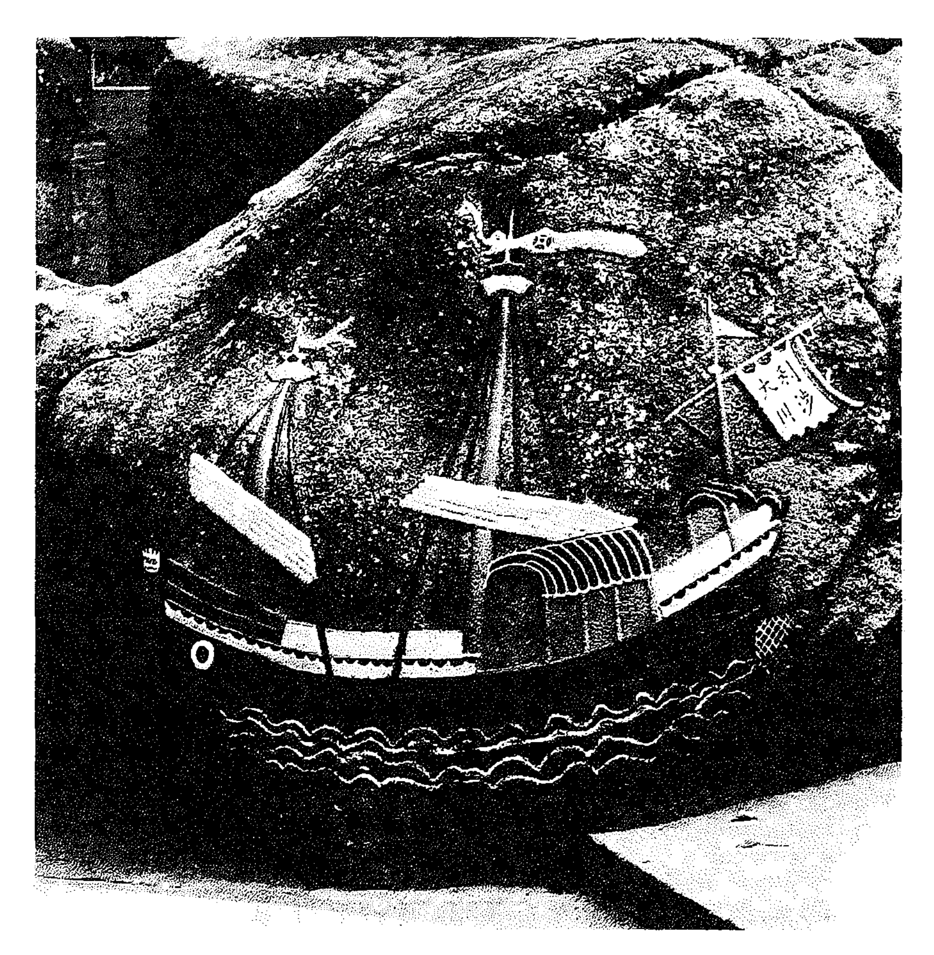
Señalemos, por último, en lugar destacado, para completar la explicación tradicional, el instrumento de los descubrimientos, la carabela, barco ligero de reconocimiento, con doble velamen: el latino que permite la orientación, y el cuadrado que aprovecha el viento trasero.

En el curso de esos largos años, los navegantes portugueses acumularon una prodigiosa experiencia con respecto a los vientos y las corrientes del Océano Atlántico. «Será, pues, casi por accidente —escribe Ralph Davis— por lo que, como culminación de la experiencia portuguesa, el más decisivo de los descubrimientos fue realizado por un genovés al servicio de España»[199] evidentemente, el descubrimiento de América por Cristóbal Colón. Inmediatamente, además, este descubrimiento sensacional no tuvo tanta importancia como el periplo de Vasco da Gama. Después de doblar el cabo de Buena Esperanza, los portugueses pronto reconocieron los circuitos del Océano Indico, se dejaron llevar, conducir e instruir por ellos. Desde el principio, ninguna nave y ningún puerto del Océano Indico podían resistir los cañones de sus flotas; desde el principio, la navegación árabe y la india quedaron cortadas, contrariadas y dispersas. El recién llegado habló como amo, y pronto como amo tranquilo. Por ello, los descubrimientos portugueses (si se exceptúa el reconocimiento de la costa brasileña por Alvarez Cabral en 1501) llegaron por entonces al término de su época heroica. Terminan con el asombroso éxito que supuso la llegada de la pimienta y las especias a Lisboa, que fue por sí sola una revolución.

Explicaciones nuevas[200]

Desde hace una veintena de años al menos, los historiadores —y en primera fila los historiadores portugueses— a estas explicaciones han añadido explicaciones nuevas. El esquema habitual permanece en pie, como una música antigua. Sin embargo, ¡cuántos cambios!

Ante todo, Portugal ya no es considerado como una magnitud despreciable. En conjunto, ¿no es, acaso, el equivalente de Venecia y su Tierra Firme? Ni anormalmente pequeño, ni anormalmente pobre ni encerrado en sí mismo, en el conjunto de Europa es una potencia autónoma, capaz de iniciativa (lo probará) y libre en sus decisiones. Sobre todo, su economía no es primitiva o elemental: durante siglos, ha estado en contacto con los Estados musulmanes, Granada, que permanecerá libre hasta 1492, y las ciudades y los Estados de Africa del Norte. Estas relaciones con países evolucionados han desarrollado en él una economía monetaria suficientemente viva como para que el



Barco portugués esculpido y pintado sobre una roca a la entrada del templo chino de «Amegas», en Macao. (Foto Roger-Viollet.)

salariado haya llegado desde muy temprano hasta las ciudades y los campos. Y si estos campos reducen el cultivo del trigo en beneficio de la viña, el olivo, de la explotación del alcornoque o de las plantaciones de caña de azúcar en el Algarve, nadie podrá sostener que tales especializaciones, reconocidas —en Toscana, por ejemplo— como signos de un progreso económico, hayan sido en Portugal innovaciones retrógradas. Ni que el hecho de verse obligado, desde mediados del siglo XV, a consumir el trigo de Marruecos, haya sido un obstáculo, ya que la misma situación se vuelve a encontrar en Venecia y en Amsterdam, y en ellas es considerada como el corolario de una superioridad y una ventaja económica. Además, Portugal posee tradicionalmente ciudades y aldeas abiertas al mar, que animan poblaciones de pescadores y marinos. Sus *barcas*, mediocres naves de 20 a 30 toneladas, de velas cuadradas y tripulaciones superabundantes, navegan de muy antiguo desde las costas de Africa y las islas Canarias hasta Irlanda y Flandes. Así, el motor indispensable para la expansión marítima estaba ya allí de antemano. Finalmente, en 1385, dos años después de la ocupación de Corfú

por los venecianos, una revolución «burguesa» establecía en Lisboa a la dinastía de las Avís. Con ella, pasó a primer plano una burguesía que «durará algunas generaciones»[201] y se arruinó a medias una nobleza terrateniente que, sin embargo, no cesará de pesar sobre el campesino, pero estará pronta a suministrar los mandos necesarios para la defensa de las plazas fuertes o la valorización de las concesiones de bienes raíces de ultramar; se convertirá en una nobleza de servicio (lo que diferencia, además, la expansión portuguesa de la colonización puramente mercantil de los neerlandeses). En resumen, sería demasiado decir que Portugal, desde fines del siglo XIV, después de la prueba de la Peste Negra, que no lo perdonó, era un Estado «moderno». Sin embargo, es verdad más que a medias, en conjunto.

No obstante, Portugal sufrirá, a lo largo de sus éxitos, por no estar en el centro de la economía-mundo creada en Europa. Aunque privilegiada en más de un aspecto, la economía portuguesa pertenece a la periferia de la economía-mundo. Desde fines del siglo XIII, establecida la conexión marítima entre el Mediterráneo y el mar del Norte, es tocada al pasar y utilizada por el largo circuito marítimo y capitalista que une a las ciudades italianas con Inglaterra, Brujas e, indirectamente, el Báltico[202]. Y en la misma medida en que el Mediterráneo de Poniente se incorpora cada vez más a los tráficos de Levante y en que la primacía veneciana se convierte en monopolio, una parte de la empresa italiana, bajo el impulso de Génova y Florencia, se vuelve hacia el Oeste, hacia Barcelona, más aún hacia Valencia, las costas de Marruecos, Sevilla y Lisboa. En este juego, esta última se vuelve internacional; las colonias extranjeras[203] se multiplican en ella, y le aportan su concurso útil, aunque nunca desinteresado. Los genoveses, propensos a arraigarse, practican allí el comercio al por mayor e incluso el comercio al detalle[204], en principio reservado a los nacionales. Lisboa y, más allá de ésta, Portugal entero están, pues, en parte, bajo el control de extranjeros.

Forzosamente, éstos desempeñaron un papel en la expansión portuguesa. Pero conviene no exagerar. No se violentará la realidad diciendo que el extranjero, de ordinario, siguió al éxito y lo acaparó una vez allí, mucho más que prepararlo. Así, no estoy seguro, pese a lo que se ha afirmado a veces, de que la expedición contra Ceuta (1415) se llevara a cabo a instigación de comerciantes extranjeros. Los genoveses instalados en los puertos marroquíes incluso fueron franca y abiertamente hostiles a la instalación portuguesa[205]

Las cosas son más claras después de los primeros éxitos de la expansión portuguesa, desde el día en que se adueñó de la ribera útil del Africa Negra, desde el Cabo Blanco hasta la desembocadura del Congo, o sea, entre 1443 y 1482. Además, con la ocupación de Madeira en 1420, el redescubrimiento de las Azores en 1430, el descubrimiento de las islas de Cabo Verde en 1455, de Fernando Poo y São Tomé en 1471, se constituyó un espacio económico coherente, del que lo esencial fue la explotación del marfil, la malagueta (la pimienta falsa), el polvo de oro (que, compensando los años buenos con los malos, daba de 13.000 a 14.000 onzas) y el comercio de esclavos (un millar por año a mediados del siglo XV, y pronto más de 3.000). Además, Portugal se reservó el monopolio del comercio del Africa Negra por el Tratado de Alcobaça, firmado con España en 1479. La construcción del fuerte de São Jorge da Mina en 1481, cuyos materiales (piedra, ladrillos, madera y hierro) fueron todos transportados de Lisboa, fue la confirmación y la garantía de este monopolio, desde entonces mantenido firmemente. Según el libro contemporáneo de Duarte Pacheco, *Esmaraldo de Situ Orbis*[206], el comercio del oro rendía 5 por 1. En cuanto a los esclavos que llegaban al mercado portugués, proporcionaban a las casas ricas el inevitable criado negro y permitieron la repoblación de grandes dominios en el vacío del Alentejo, desploblado desde el fin de la *Reconquista,* y el desarrollo de plantaciones azucareras en Madeira, donde, desde 1460, la caña sustituyó al trigo.

Toda esta conquista de Africa y de las islas atlánticas fue obra portuguesa. Sin embargo, los genoveses y los florentinos (y hasta los flamencos, en el aprovechamiento de las Azores) contribuyen a ella de manera apreciable. La transferencia de las plantaciones azucareras fuera del Oriente mediterráneo fue favorecida por los genoveses, al mismo tiempo, en Sicilia, en la España meridional, en Marruecos, en el Algarve portugués y, finalmente, en Madeira y las islas de Cabo Verde. Más tarde, y por las mismas razones, el azúcar conquistó las Canarias, ocupadas por los castellanos.

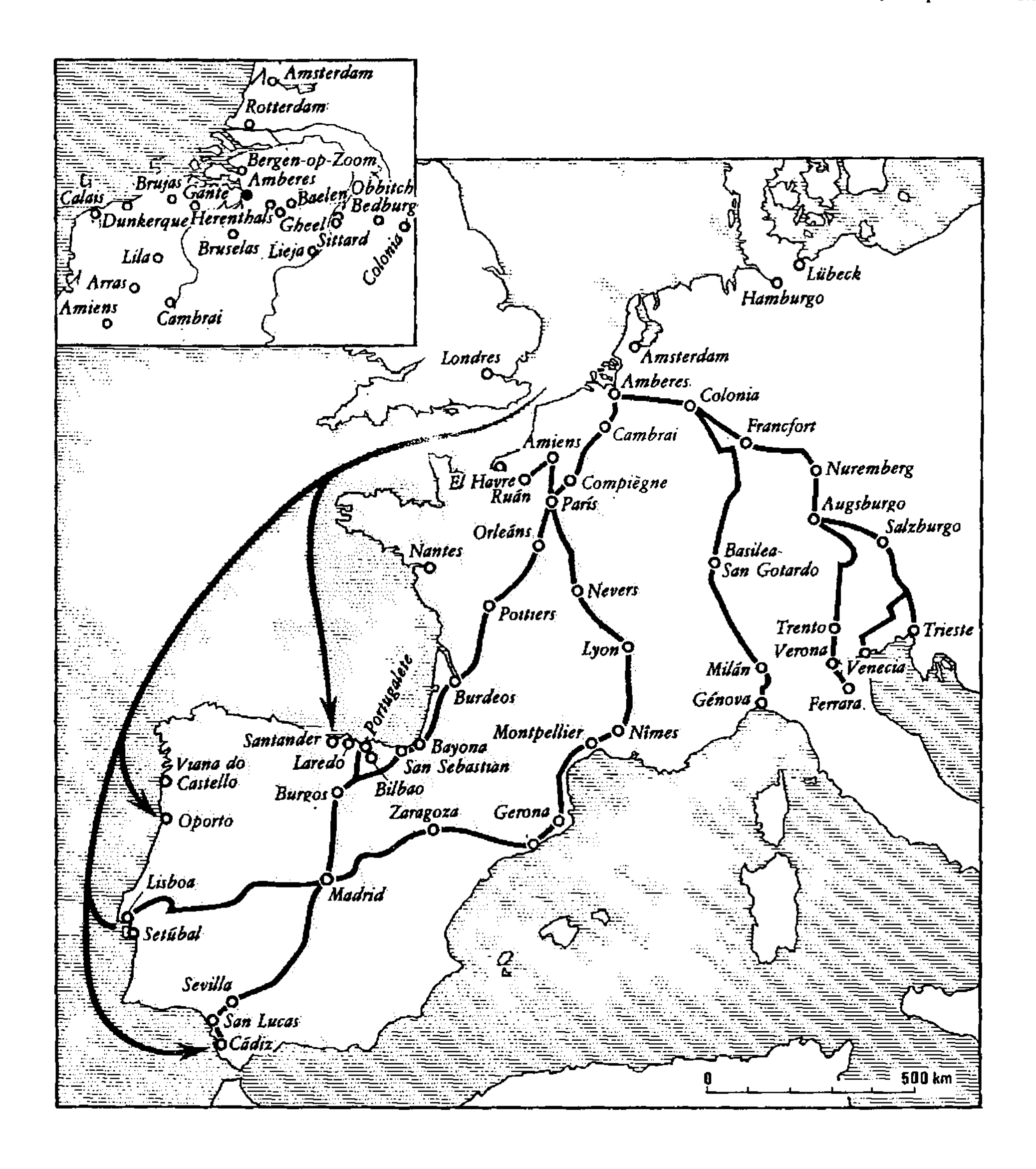
De igual modo, si bien el coronamiento de los descubrimientos portugueses, el periplo de Vasco da Gama, «no debe nada a los genoveses», como dice con razón Ralph Davis[207], los comerciantes de Italia, de la Alta Alemania y los Países Bajos ya instalados en Lisboa o que acuden a ella se asociaron ampliamente a su éxito comercial. ¿Acaso podían los portugueses y el rey comerciante de Lisboa explotar por sí solos la interminable y costosa línea de viajes a la India oriental que, por su extensión, supera, con mucho, la conexión de la *Carrera de Indias* que los castellanos establecen entre sus Indias Occidentales y Sevilla?

Observemos, por último, que el esfuerzo de los portugueses en dirección al Océano Indico les costó América. La cuestión dependió de un hilo: Cristóbal Colón propuso su quimérico viaje al rey de Portugal y a sus consejeros en el momento en que Bartolomé Díaz, de regreso en Lisboa (1488), había aportado la certidumbre de una conexión marítima entre el Atlántico y el Indico. Los portugueses prefirieron la certidumbre («científica», en suma) a la quimera. Cuando a su vez descubrieron América, al llevar a sus pescadores y arponeros de ballenas hasta Terranova, hacia 1497, y luego al desembarcar en Brasil en 1501, ya llevaban años de retraso. Pero, ¿quién hubiera podido prever el alcance de este error cuando, con el retorno de Vasco da Gama, en 1498, la batalla de la pimienta había sido ganada, y fue tan pronto explotable que la Europa mercantil se apresuró a instalar en Lisboa a sus representantes más activos? ¿Y cuándo Venecia, la reina de la víspera, parecía desamparada, abandonada por la fortuna? En 1504, las galeras venecianas no hallaron ni un saco de pimienta en Alejandría de Egipto[208].

Amberes, capital mundial creada desde el exterior

Pero no es Lisboa, por importante que sea, la que se coloca ahora en el nuevo centro del mundo. Tiene en sus manos todos los triunfos, al parecer. Sin embargo, otra ciudad prevalece, en suma, la desbanca: Amberes. Mientras que la desposesión de Venecia es lógica, la falta de éxito de Lisboa asombra, a primera vista. Sin embargo, se explica bastante bien si se observa que, en su victoria misma, Lisboa es prisionera de una economía-mundo en la que está ya insertada y que le ha asignado un lugar; si se observa, además, que el Norte de Europa no ha cesado de desempeñar su papel y que el continente tiende a inclinarse hacia su polo septentrional, no sin razones y excusas; por último, que la mayoría de los consumidores de pimienta y de especias está situada justamente en el Norte del continente, quizás en la proporción de 9 sobre 10.

Pero no expliquemos demasiado rápidamente, con demasiada sencillez, la brusca fortuna de Amberes. La ciudad del Escalda, desde hacía largo tiempo situada ya en la encrucijada de los tráficos e intercambios del Norte, substituye, se dice, a Brujas. La operación sería trivial: una ciudad decae y otra la reemplaza. Más tarde, la misma Amberes, reconquistada por Alejandro Farnesio en 1585, cederá el lugar a Amsterdam. Tal vez sea ver las cosas desde una perspectiva demasiado local.



16. LAS RUTAS ESENCIALES DEL TRAFICO ANTUERPIENSE

Estas rutas se detienen en las paradas italianas, así como en las grandes paradas de Lisboa y Sevilla. Existen, sin embargo, algunas prolongaciones que no se indican en nuestro mapa, en dirección a Brasil, las islas del Atlántico y las costas de África. Prácticamente, no llegan al Mediterráneo de manera directa. (Tomado de V. Vásquez de Prada, Lettres marchandes d'Anvers, *I, s.f., p. 35.)*



El antiguo puerto de Amberes. *Atribuido a S. Vranck. Tarbes, Museo Massey. (Foto Giraudon.)*

En realidad, las cosas son más complicadas. Tanto o más que a Brujas, Amberes sucede a Venecia. Durante el *Siglo de los Fugger*[209], que, en realidad, fue el *Siglo de Amberes*, la ciudad del Escalda se sitúa, en efecto, en el centro de *toda* la economía internacional, lo que Brujas no había logrado en su momento de esplendor. Amberes, pues, no es sencillamente la heredera de su rival cercana, aunque, como ella, haya sido construida desde fuera. Al llegar a Brujas, en 1277, las naves genovesas habían colocado a la ciudad del Zwin por encima de sí misma. De igual modo, fue el desplazamiento de las rutas mundiales, a fines del siglo XV, y la aparición de una economía atlántica lo que decidió la suerte de Amberes: todo cambió para ella con la llegada, en 1501, a los muelles del Escalda, de un barco portugués cargado de pimienta y nuez moscada. Otros lo seguirían[210].

Su grandeza, pues, no fue creada por ella misma. ¿Tenía, además, los medios para ello? «Al igual que Brujas —escribe Henri Pirenne[211]—, Amberes no poseyó nunca una flota comercial.» Otra deficiencia es que ella no está gobernada, ni en 1500 ni más tarde, por comerciantes. Sus regidores (los ingleses dicen los *lords* de Amberes[212]) pertenecen a algunas familias de su escasa nobleza territorial y se mantienen en el poder durante siglos. En principio, les está prohibido intervenir en los negocios, prohibición bastante curiosa pero insistentemente repetida, sin duda porque no es eficaz. En fin, Amberes no tiene comerciantes nacionales de envergadura internacional; son los extranjeros quienes llevan el juego: hanseáticos, ingleses, incluso franceses y, sobre todo, los meridionales, portugueses, españoles e italianos.

Sin duda, sería necesario matizar. Sí, Amberes poseyó una flota[213], en total de un centenar de pequeños barcos de 80 a 100 toneladas, pero, ¿qué suponen al lado de los navíos extranjeros que remontan el Escalda o se detienen en la isla de Walcheren, holandeses, zelandeses, portugueses, españoles, italianos, raguseos, catalanes, ingleses y bretones[214]?

En cuanto a los *lords* de Amberes, estas virtuosas personas son a menudo prestamistas más o menos confesos[215]. Sirven a su manera a los intereses mercantiles de la ciudad. Ello no impide que ésta sea una especie de ciudad inocente; son los otros quienes la solicitan, la invaden y crean su brillo. No es ella la que se apodera ávidamente del mundo, sino a la inversa; es el mundo, descentrado por los grandes descubrimientos, el que, al inclinarse hacia el Atlántico, se aferra a ella, a falta de algo mejor. Ella no luchó para estar en la cúspide visible del mundo. Se despertó allí una buena mañana.

Atrevámosnos a decir, entonces, que ella no desempeñó perfectamente su papel. Todavía no había aprendido la lección, no era una ciudad *independiente*. Reintegrada en 1406 al ducado de Brabante[216], Amberes dependía de un príncipe. Sin duda, podía actuar con astucia con respecto a él, y lo hará, retrasando deliberadamente la ejecución de las ordenanzas que le disgustan. En el terreno de las medidas religiosas, incluso logrará mantener una política de tolerancia, indispensable para su progreso[217] Ludovico Guicciardini, quien la observó tardíamente (1567), fue sensible a este esfuerzo de independencia: «[Ella] se rige y se gobierna casi como una ciudad libre»[218]. No obstante, Amberes no es Venecia ni Génova. Por ejemplo, sufrirá, en lo más vivo de sus actividades, el contragolpe de las medidas monetarias tomadas por el «gobierno» de Bruselas en 1518 y 1539[219]. Agreguemos que, en el momento de su avance, es una ciudad ya antigua, medieval se ha dicho[220], con una experiencia de ciudad de feria[221]. Es decir, tiene el sentido de la acogida, indudablemente, y cierta destreza en el manejo de los asuntos comerciales que es menester concluir rápidamente. Pero tiene poca o ningua experiencia en lo que concierne a la empresa marítima, el comercio lejano y las formas modernas de las asociaciones mercantiles. ¿Cómo hubiera podido desempeñar enseguida cabalmente su nuevo papel? Sin embargo, más o menos rápidamente, tuvo que adaptarse, improvisar: Amberes, o la improvisación.

Las etapas de la grandeza de Amberes

Todo prueba que el nuevo papel de Amberes dependía de oportunidades internacionales de algún modo exteriores. Venecia, después de luchas interminables, gozó de un siglo largo de preponderancia indiscutida (1378-1498). En una posición análoga, Amsterdam duró un siglo y más aún. Amberes, por el contrario, de 1500 a 1569 tuvo una historia muy agitada: demasiados choques, botes y reactivaciones. El suelo de su prosperidad tiembla sin cesar, a pesar o a causa de líneas de fuerza inciertas que se cruzan en ella y le aportan los dones múltiples y las voluntades apremiantes y ambiguas de una Europa en vías de adueñarse del mundo. La razón principal de la incertidumbre antuerpiense (diría yo después de haber releído el libro clásico de Hermann Van der Wee[222]) es que la economía entera de Europa, todavía en el siglo XVI, no ha hallado, bajo la influencia de las coyunturas y sorpresas que la golpean, su velocidad de crucero, un equilibrio que sea de larga duración. Un empujón más fuerte que los otros, y la prosperidad de Amberes se altera, se deteriora o, por el contrario, se recupera a ojos vistas y se expande. Esto en la medida en que su desarrollo, de hecho, se calca bastante regularmente sobre la coyuntura europea.

Apenas exagerando, todo ocurre como si en Amberes se hubiesen sucedido tres ciudades, semejantes y diferentes, cada una de las cuales se desarrolló en el curso de un período de ascenso, seguido de años difíciles.

De estos tres avances sucesivos (1501-1521, 1535-1557 y 1559-1568), el primero estuvo bajo el signo de Portugal. La pimienta fue su artífice, pero Portugal, como lo muestra Hermann Van der Wee[223], no desempeña plenamente su papel en virtud de la colusión entre el rey de Lisboa, dueño de las especias, y los mercaderes de la Alta Alemania, dueños del metal blanco: los Welser, los Hochstetter y, más grandes o afortunados que todos los otros, los Fugger. El segundo empuje cae en el activo de España y del metal blanco, esta vez de América, que, en los años treinta, da a sus amos políticos el argumento decisivo para una economía radiante. El tercero y último avance fue el resultado del retorno a la calma, después de la Paz de Careau-Cambrésis (1559) y el arrollador avance de la industria de Amberes y de los Países Bajos. Pero, en esta época, ¿no es el *forcing* industrial un último recurso?

Primer avance, primera decepción

Amberes, hacia 1500, no es más que un aprendiz. Pero a su alrededor, Brabante y Flandes, países poblados, están en un período de euforia. Sin duda, el comercio de los hanseáticos está más o menos eliminado[224]: el azúcar de las islas del Atlántico reemplaza a la miel, y el lujo de la seda al de las pieles; pero en el Báltico mismo, los barcos de Holanda y Zelanda compiten con las naves de los hanseáticos. Los ingleses hacen de las ferias de Berg-op-Zoom y de Amberes una etapa de sus paños, importados crudos, teñidos luego allí y redistribuidos por Europa, sobre todo Europa Central[225] Como última ventaja para Amberes, los comerciantes alemanes, particularmente los de la Alta Alemania, se instalan masivamente en la ciudad y son ellos, según datos de investigaciones recientes[226], los primeros que habrían preferido, en lugar de Brujas, el puerto del Escalda, más a su alcance. Entregan a la ciudad el vino del Rin, el cobre y la plata (el metal blanco) que hizo la fortuna de Augsburgo y sus mercaderes banqueros.

En este medio antuerpiense, la llegada inopinada de la pimienta, que llega directamente después del periplo portugués, cambió de golpe las circunstancias generales del intercambio. El primer barco con especias ancló en 1501; en 1508, el rey de Lisboa fundaba la *Feitoira de Flandres*[227], sucursal en Amberes de la *Casa da India* de Lisboa. Pero, ¿por qué el rey eligió Amberes? Sin duda, porque la gran clientela de la pimienta y las especias, ya lo hemos dicho, es la Europa nórdica y central, esa Europa que abastecía hasta entonces, por el Sur, el *Fondaco dei Tedeschi* veneciano. Ciertamente, Portugal mantenía también antiguas relaciones con Flandes. Por último, y sobre todo, si bien llegó al Extremo Oriente al término de largos esfuerzos, no tiene los recursos ni las ventajas de Venecia para sostener y administrar su fortuna, es decir, organizar de un extremo a otro la distribución de las especias. Ya para las idas y venidas entre la India y Europa, era menester adelantar sumas enormes y, después de los primeros saqueos en el Océano Indico, especias y pimienta debían ser pagadas en dinero contante, con plata o cobre. Ceder la redistribución era dejar a otros (como harán más tarde las grandes Compañías de Indias) el cuidado de las reventas y la carga de otorgar créditos a los detallistas (el tiempo del pago a plazos era de 12 a 18 meses). Por todas estas razones, los portugueses confiaron en la plaza de Amberes. Lo que ésta hacía por los paños ingleses, ¿no podía hacerlo, acaso, por las especias y la pimienta portuguesas? En retribución, los portugueses hallaban en Amberes el cobre y el metal blanco de las minas alemanas, que necesitaban para sus pagos en el Extremo Oriente.

Además, en la Europa nórdica, la redistribución antuerpiense era eficaz. En algunos años, el monopolio veneciano fue destruido o al menos afectado. Al mismo tiempo, el cobre y la plata se alejaban masivamente de Venecia hacia Lisboa. En 1502-1503, sólo el 24% del cobre húngaro exportado por los Fugger llegaba a Amberes; en 1508-1509, la proporción era del 49% para Amberes y el 13% para Venecia[228]. En cuanto a la plata, en 1508, un informe oficial del gobierno de los Países Bajos estima en aproximadamente 60.000 marcos[229] de peso el metal que transita por Amberes en dirección a Lisboa: Occidente se vacía de su metal blanco en beneficio del circuito portugués. Por ello, los comerciantes alemanes están en el centro del *boom* que eleva a Amberes, se trate de los Schetz de Aquisgrán —un centro de la industria del cobre[230]— o de los Imhof, los Welser y los Fugger de Augsburgo. Sus beneficios se acumulan: de 1488 a 1522, los Imhof aumentan su capital en un 8,75% cada año; los Welser en un 9% entre 1502 y 1517; los Fugger en el 54,5%, en total, entre 1511 y 1527[231]. En este mundo en rápida transformación, las firmas italianas chocan con graves dificultades: los Frescobaldi quiebran en 1518; los Gualterotti liquidan sus empresas en 1523[232].

La prosperidad evidente de Amberes, sin embargo, tardaría en constituir un verdadero mercado de la plata. Tal mercado sólo puede existir ligado al circuito de las letras de cambio, de los pagos y créditos a través de todos los lugares y plazas de remesa de Europa (en particular, Lyon, Génova y las ferias de Castilla), y Amberes se integra lentamente a ellos. Por ejemplo, sólo se vinculará con Lyon, que por entonces dirige el juego de conjunto, hacia 1510-1515[233].

Y luego, a partir de 1523, comienzan para Amberes años malos. Las guerras entre los Valois y los Habsburgo, de 1521 a 1529, paralizan el comercio internacional y, de rebote, obstaculizan el mercado antuerpiense del dinero, que está en sus comienzos. En los años treinta, el mercado de la pimienta y las especias se deteriora. Ante todo, Lisboa toma en sus manos el papel de redistribuidor: la *Feitoria de Flandres* pierde su razón de ser y será liquidada en 1549[234]. Quizás, como sostiene V. Magalhães Godinho[235], porque Portugal encontró, a poca distancia, en Sevilla, el metal blanco de América, mientras que las minas alemanas están en decadencia y casi dejan de producir, a partir de 1535[236]. Pero sobre todo porque Venecia ha reaccionado: la pimienta que vende, llegada de Levante, es más cara que la de Lisboa, pero de mejor calidad[237], y hacia

el decenio de 1530, y más aún después de 1540, sus abastecimientos en Oriente Próximo aumentan. En Lyon[238], en 1533-1534, Venecia se adjudicaba el 85% del tráfico de pimienta. Lisboa, sin duda, no interrumpe sus envíos a Amberes, donde la pimienta portuguesa animará siempre el mercado: entre noviembre de 1539 y octubre de 1540, 328 barcos portugueses anclaron ante la isla de Walcheren[239] Pero en la nueva coyuntura, la pimienta ya no es en el mismo grado el motor sin igual. Portugal no ha logrado asegurarse el monopolio de ella. Hubo una partición, casi igual, con Venecia, y esa partición de algún modo se consolida. Y nada impide pensar, sino por el contrario, que la corta recesión de mediados del siglo XVI también influyó sobre las dificultades de Amberes.

La segunda buena fortuna de Amberes

Lo que reactiva a Amberes es el ascenso de las importaciones de metal blanco de América, por la vía de Sevilla. En 1537, la plata abunda en España lo suficiente como para obligar al gobierno de Carlos V a sobrevaluar el oro: la proporción oro-plata pasa entonces de 1:10,11 a 1:10,61[240]. Este aflujo de riqueza da a España (o debería decirse a Castilla) una dimensión política y económica nueva. Los Habsburgo, en la persona de Carlos V, son amos a la vez de España, de los Países Bajos, del Imperio y de una Italia sólidamente dominada desde 1535[241] Obligado a hacer pagos en Europa, el Emperador está ligado desde 1519 a los comerciantes prestamistas de Augsburgo, cuya verdadera capital sigue siendo Amberes. Son los Fugger y los Welser quienes movilizan y transportan las sumas, sin las cuales no habría política imperial. En estas condiciones, el Emperador no puede prescindir de los servicios del mercado de dinero de Amberes, precisamente constituido entre 1521 y 1535, durante los difíciles años de un comercio languideciente en el que los préstamos al Soberano fueron el único empleo fructuoso de capitales que se prestan, corrientemente, a tasas superiores al 20%[242].

Le ocurre entonces a España lo que le ocurrió a Portugal. Frente a su nueva tarea, del otro lado del Atlántico —explotar y construir a América—, se encuentra por debajo de la altura requerida y sólo cumple su contrato con la ayuda múltiple de Europa. Necesita la madera, los tablones, el alquitrán, los barcos, el trigo y el centeno del Báltico; necesita, para volverlos a enviar a América, productos manufacturados, las telas, los paños ligeros y la quincallería de los Países Bajos, Alemania, Inglaterra y Francia. A veces en cantidades enormes: en 1553[243], más de 50.000 piezas de tela parten de Amberes hacia Portugal y España. Las naves de Zelanda y Holanda se convierten en los amos de la conexión entre Flandes y España desde 1530, seguramente después de 1540, tanto más fácilmente cuanto que los barcos de Vizcaya son destinados a la *Carrera de Indias* y es menester llenar el vacío creado en la navegación entre Bilbao y Amberes. No es nada sorprendente, pues, que, en 1535 contra Túnez y en 1541 contra Argel, Carlos V requise decenas y decenas de urcas flamencas para transportar hombres, caballos, municiones y vituallas. Incluso sucede que navíos del Norte son requisados para engrosar las flotas de la *Carrera*[244]. Es difícil saber (pero volveremos a ello[245]) el grado en que esta unión victoriosa del Norte con la Península Ibérica ha sido importante en la historia de España y del mundo.

A cambio, España envía a Amberes lana (que se descarga todavía en Brujas[246], pero llega pronto a la ciudad del Escalda), sal, alumbre, vino, frutos secos, aceite, además de productos de ultramar, como la cochinilla y la madera para tinturas de América, y

el azúcar de las Canarias. Pero esto es insuficiente para equilibrar los intercambios, y España salda sus cuentas con envíos de monedas y lingotes de plata, a menudo reacuñados en la Casa de Moneda de Amberes[247] Son la plata de América y los comerciantes españoles los que finalmente reaniman a la ciudad. A la Amberes juvenil de comienzos de siglo, portuguesa y alemana, le sucede una ciudad «española». Después de 1535, el marasmo de los negocios, generador de paro, desaparece. La transformación avanza a buen paso y cada uno extrae de ello la lección. La ciudad industrial de Leyden, abandonando el mercado que había instalado en Amsterdam, en 1530, para la venta de sus paños en el Báltico, abrió otro en Amberes en 1552, con vistas, ahora, a los mercados de España, del Nuevo Mundo y del Mediterráneo[248]

Los años transcurridos entre 1535 y 1557 corresponden, sin discusión, al mayor brillo de Amberes. Nunca la ciudad fue tan próspera. No cesa de crecer: en 1500, al comienzo de su gran fortuna, apenas tenía de 44.000 a 49.000 habitantes; pasó de los 100.000, sin duda, antes de 1568; el número de sus casas pasó de 6.800 a 13.000, es decir, al doble. Nuevas plazas, nuevas calles rectilíneas (de casi 8 km todas ellas), la creación de una infraestructura y de centros económicos siembran la ciudad de obras de construcción[249] El lujo, los capitales, la actividad industrial y la cultura participan de la fiesta. Claro que con puntos negros: el aumento de los precios y de los salarios, la distancia que se abre entre los ricos cada vez más ricos y los pobres cada vez más pobres, el crecimiento de un proletariado de trabajadores no cualificados, cargadores, mozos de cuerda, mensajeros, etcétera. El deterioro se insinúa en los poderosos gremios, donde el salariado predomina sobre el artesanado libre. En el gremio de los sastres, en 1540, se cuentan más de un millar de obreros no cualificados o semicualificados. Se otorga a los maestros el derecho de emplear 8, 16 ó 22 obreros; estamos lejos



Vista de Amberes hacia 1540, Amberes, National Scheepvaartmuseum.

de las medidas restrictivas, antaño en vigor en Ypres[250]... Se constituyen *manufacturas* en ramas nuevas: refinerías de sal y de azúcar, fábricas de jabón y tintorerías; emplean a pobres diablos, por salarios irrisorios, que a lo sumo llegan al 60% del salario de un obrero cualificado. Sin duda, la masa de los no cualificados limita el posible recurso a la huelga que sigue siendo el arma de los obreros cualificados. Pero, a falta de huelgas, hay y habrá tumultos, la revuelta violenta.

La segunda prosperidad de Amberes va a sufrir de lleno la bancarrota española de 1557, que afectó a todos los países poseídos por el Emperador, además de Francia, que esos países rodean y donde Lyon quiebra al mismo tiempo que las finanzas reales de Enrique II, en 1558. En Amberes, se rompe entonces el circuito del dinero que mantenía la plaza. No se reparará jamás de manera satisfactoria y los banqueros alemanes quedarán en adelante fuera del juego castellano, reemplazados por los genoveses. El «Siglo de los Fugger» acaba de terminar.

Un avance industrial

La economía antuerpiense se reanimará, sin embargo, pero en un plano muy diferente; será su tercer auge. Inmediatamente después de la Paz de Cateau-Cambrésis (1559), que exorcizó el espectro de la guerra entre los Valois y los Habsburgo, se reanuda el comercio con España, Francia, Italia y el Báltico, donde se produce un curioso renacimiento de los hanseáticos (fue en esta época cuando se construyó en Amberes la magnífica casa de la Hansa[251]). Pese a las alarmas belicosas entre Francia e Inglaterra, entre Dinamarca, Suecia y Polonia, pese a las capturas o los secuestros de naves en el canal de la Mancha, el mar del Norte o el Báltico, los tráficos antuerpienses se reaniman, aunque sin alcanzar su nivel anterior a la crisis[252]. Además, surgen obstáculos por parte de Inglaterra. La revaluación de la libra esterlina a comienzos del reinado de Isabel lanzó la economía de la isla a una crisis profunda que explica el mal humor inglés frente a los hanseáticos y los mercaderes de los Países Bajos. En julio de 1567, después de muchas vacilaciones, los ingleses eligieron a Hamburgo como etapa de sus paños, y la ciudad, que les ofrecía un camino de acceso al mercado alemán más fácil que el abierto por Amberes, fue capaz, sin tardar mucho, de preparar y vender los paños crudos de la isla[253] Para Amberes, fue un golpe serio. Además, Thomas Gresham, quien conocía muy bien el mercado antuerpiense, puso en 1566 la primera piedra del *London Exchange*, la Bolsa de Londres. También en este plano Inglaterra quería ser independiente de Amberes: era un poco la revuelta del hijo contra el padre.

En estas condiciones, Amberes buscó y halló su salvación en la industria[254]. Los capitales, al no hallar ya su pleno empleo en la actividad mercantil o en los empréstitos públicos, se dirigieron a los talleres. Hubo un ascenso *extraordinario*, en Amberes y en el conjunto de los Países Bajos, de la industria de los paños, de las telas y de las tapicerías. Ya en 1564 hubiese sido posible, viendo la ciudad, predecir su futura fortuna. Lo que la destruirá, en efecto, no será la economía sola, sino también los importantes desórdenes sociales, políticos y religiosos de los Países Bajos.

Fue una crisis de desobediencia, diagnostican los políticos. En verdad, fue una revolución religiosa venida de las profundidades, con una crisis económica disimulada y los dramas sociales de la vida cara[255] Relatar y analizar esta revolución no está en nuestro programa. Lo importante, para nosotros, es que Amberes fue atrapada desde el principio por la tormenta. La epidemia iconoclasta sacudió a la ciudad durante dos días,

el 20 y el 21 de agosto de 1566, en medio del estupor general[256]. Todo hubiera podido apaciguarse con los compromisos y concesiones de la regente Margarita de Parma[257], pero Felipe II elegirá la mano dura y, casi un año justo después de los motines de Amberes, el duque de Alba llegó a Bruselas a la cabeza de un cuerpo expedicionario[258]. El orden se restablece, pero la guerra, que sólo estallará en abril de 1572, se inicia ya sordamente. En el canal de la Mancha y el mar del Norte, en 1568[259], los ingleses capturan *zabras* vizcaínas cargadas de fardos de lana y plata destinados al duque de Alba, además de la plata de contrabando disimulada por los transportadores. Prácticamente, la conexión marítima entre los Países Bajos y España queda rota.

Ciertamente, Amberes no morirá como consecuencia del golpe. Durante mucho tiempo aún seguirá siendo un centro importante, un conjunto de industrias, un apoyo financiero para la política española, pero la plata y las letras de cambio para el pago de las tropas al servicio de España vendrán esta vez del Sur, por intermedio de Génova, y, por esta desviación que sufre la ruta de la plata, por política de Felipe II, será en Génova donde se establecerá el centro de Europa. La caída mundial de Amberes se registra a lo lejos, y precisamente en el reloj del Mediterráneo. Pronto aclararé esto.

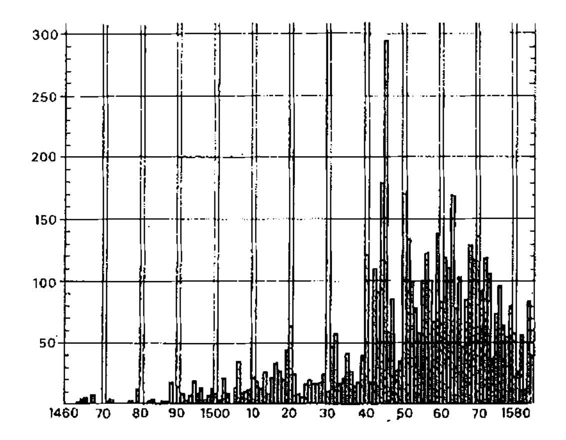
La originalidad de Amberes

La fortuna de Amberes, relativamente breve, representó, sin embargo, un eslabón importante y, en parte, original de la historia del capitalismo.

Ciertamente, Amberes pasó largo tiempo en la escuela de sus huéspedes extranjeros: copió la contabilidad por partida doble que le enseñaron, como al resto de Europa, los italianos; para los ajustes internacionales, utilizó, como todo el mundo (aunque con cierta prudencia e incluso parsimonia), la letra de cambio, que la insertó en los circuitos de capitales y créditos de un lugar a otro. Pero a veces supo imaginar sus propias soluciones.

En efecto, hacia 1500, tuvo que responder inmediatamente, en el círculo trivial de su vida cotidiana, a situaciones que la sorprendieron y fueron motivo de «tensiones enormes»[260] A diferencia de Brujas, no poseía siquiera, en esa fecha, una verdadera organización bancaria. Quizás, como piensa Hermann Van der Wee, a causa de las medidas prohibitivas de los duques de Borgoña (1433, 1467, 1480, 1488 y 1499), que habían destruido literalmente toda tentativa en esa dirección. De pronto, el comerciante no puede en Amberes, como en Rialto, «escribir» su deuda o su crédito en los libros de un banquero, compensando así ganancias y gastos. De igual modo, no obtendrá dinero, como ocurría en la mayor parte de las plazas de cambio, vendiendo una letra librada sobre un correspondiente de Florencia u otras partes, o siquiera sobre las ferias de Amberes o de Berg-op-Zoom. Sin embargo, el numerario no puede bastarle para todos sus ajustes de cuentas, es necesario que intervenga el «papel», que el dinero ficticio desempeñe su papel, facilite los negocios, aunque permaneciendo de una manera u otra anclado en el suelo sólido del dinero contante y sonante.

La solución antuerpiense, salida de la práctica de las ferias de Brabante[261], es muy simple: las liquidaciones en el doble sentido del debe y el haber se hacen mediante *cédulas obligatorias*, es decir, mediante billetes; el comerciante que las subscribe se compromete a pagar tal o cual suma en un plazo determinado, y estos billetes son al portador. Si quiero obtener un crédito, vendo a quien la acepte una cédula que he firmado. Si *A* me debe cierta suma, subscribe uno de estos billetes, pero yo puedo transfe-



17. NUMERO DE COMERCIANTES FRANCESES CENSADOS EN AMBERES DE 1450 A 1585

Varía según un movimiento que es casi el de los tráficos de Amberes. (Tomado de E. Coornaert, Les Français et le commerce international à Anvers, II, 1961.)

tirlo a *B*, a quien debo una suma equivalente. Así, deudas y créditos circulan por la plaza, creando una circulación suplementaria que tiene la ventaja de fundirse como nieve al sol. Deudas y créditos se anulan: son los milagros del *scontro*, del *clearing*, de la compensación o, como se dice en los Países Bajos, del *rescontre*. Un mismo papel pasa de mano a mano, hasta el momento en que se anula, cuando el acreedor que recibe la cédula en pago es el mismo deudor inicial de esa cédula[262]. Para garantizar tal juego de endosos, se generaliza la vieja práctica de la asignación, que establece una responsabilidad «de los acreedores cedentes hasta el último deudor». Este detalle tiene su valor, y la palabra *asignación* terminará por predominar, en el uso corriente, sobre la de *cédula*. Un comerciante escribe: «Pagaré por asignación, como es nuestro uso mercantil»[263].

Pero estas garantías de la práctica mercantil, combinadas con recursos a la justicia, no son lo esencial. Lo esencial es la extrema facilidad del sistema y su eficacia. Su facilidad porque ocurre que letras de cambio emitidas en las operaciones antuerpienses se transforman en cédulas al portador y que pasen, entonces, de mano en mano. En cuanto a la eficacia, su circulación resuelve, sin institucionalizarlo, un problema capital, insinuante y presente desde el comienzo mismo de los intercambios: el del descuento, o, dicho de otro modo, del precio, el alquiler, del tiempo. El descuento, tal como se establecerá en Inglaterra en el siglo XVIII[264], es de hecho la reanudación de prácticas anteriores. Si yo compro o si vendo una cédula, la suma estipulada no fija su precio de venta ni su precio de compra. Si la compro con dinero, la pago por debajo de su valor nominal; si la recibo en pago de una deuda, obligo a quien la firma a darme una suma superior a su deuda. Como la célula debe valer la suma de dinero que especifica en su vencimiento, forzosamente vale menos al principio que al final. En resumen, se trata de un régimen flexible, que se organiza por sí mismo y prolifera fuera del sistema tradicional de la letra de cambio y de los bancos. Observemos que este régimen nuevo funciona también en Ruán, en Lisboa y, seguramente, en Londres, que, desde este punto de vista, será la heredera de Amberes. En cambio, Amsterdam, desde el comienzo y en el curso de su fortuna, permanecerá ligada al sistema tradicional de las letras de cambio.

Puede ser grande la tentación de anotar también en el activo de Amberes los progresos de un primer *capitalismo industrial*, evidente en ella y en las otras ciudades activas de los Países Bajos. Es lo que ha hecho Tibor Wittman[265], en un libro simpático y apasionado, pero donde rinde culto, me temo, a reglas teóricas. ¿Ha aportado el siglo XVI innovaciones en este terreno con respecto a las actividades de Gante, Brujas o Ypres, y sobre todo de Florencia, Luca o Milán en los siglos anteriores? Lo dudo seriamente, aun teniendo en cuenta las múltiples construcciones de Amberes, su urbanismo precoz y avanzado con relación al de las otras ciudades de Europa, y si prestamos atención, siguiendo a Hugo Soly, a ese prodigioso hombre de negocios que fue Gilbert Van Schoonbecke. Encargado, hacia 1550, de construir las murallas de la ciudad, organizó una especie de *trust* vertical que lo puso a la cabeza de una quincena de fábricas de ladrillos, de una enorme turbera, de caleras, de una explotación forestal y de una serie de casas de obreros, lo que no le impidió, trabajando en gran escala, acudir a empresarios subcontratistas. Fue el mayor empresario y quien mayor beneficio sacó de la colosal transformación de Amberes, entre 1542 y 1556. Pero, ¿nos autoriza ello, aunque sea tentador, a hablar de capitalismo industrial, a añadir un florón suplementario a la corona de Amberes?

DEVOLVAMOS SUS DIMENSIONES Y SU IMPORTANCIA AL SIGLO DE LOS GENOVESES

El «siglo» de Amberes fue el *Siglo de los Fugger;* el siglo siguiente será el *Siglo de los Genoveses,* aunque, en verdad, no fueron cien años, sino sesenta (1557-1627) de una dominación tan discreta y tan sofisticada que escapó durante largo tiempo a la observación de los historiadores. Richard Enrenherg lo sospechó en un viejo libro (1896), todavía sin igual pese a su gran antigüedad. Felipe Ruiz Martín le ha dado sus verdaderas dimensiones en su libro *El Siglo de los Genoveses,* cuya publicación han retrasado hasta ahora sus escrúpulos y su incansable búsqueda de documentos inéditos. Pero he leído el manuscrito de este libro excepcional.

La experiencia genovesa, durante tres cuartos de siglo, permitió a los mercaderes-banqueros de Génova, mediante el manejo de los capitales y del crédito, ser los árbitros de los pagos y las liquidaciones europeos. Merece la pena ser estudiada por sí misma; es, seguramente, el más curioso ejemplo de centrado y concentración que ofrece hasta aquí la historia de la economía-mundo europea, en el que ésta gira alrededor de un punto casi inmaterial. Pues no es Génova el pivote del conjunto, sino un puñado de banqueros-financieros (hoy se diría una sociedad multinacional). Y ésta no es más que una de las paradojas de esa extraña ciudad que es Génova, tan desfavorecida y que, sin embargo, antes como después de «su» siglo, tiende a deslizarse hacia las cúspides de la vida mundial de los negocios. Siempre ha sido, me parece, y a la medida de todos los tiempos, la ciudad capitalista por excelencia.

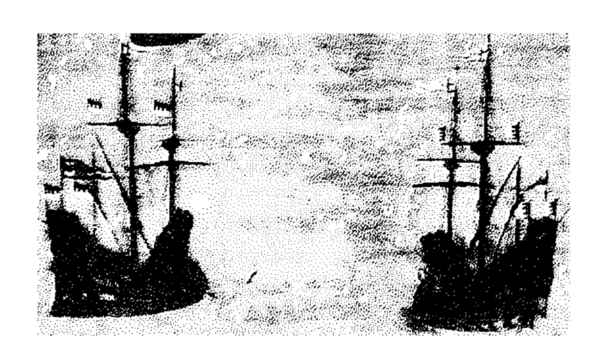
«Una cortina de montañas estériles»

Génova y sus dos «rivieras» de Poniente y Levante ocupan muy poco espacio. Según un relato francés, los genoveses «tienen alrededor de treinta leguas a lo largo de la costa, desde Mónaco hasta las tierras de Massa y siete u ocho leguas de llanura de la parte

del Milanesado. El resto es una cortina de montañas estériles»[266]. Sobre el mar, a cada desembocadura de ríos muy pequeños, a cada cala, corresponde un puerto, o una aldea o un pueblo, en todo caso, algunas viñas, naranjos, flores, palmeras en campo abierto, vinos excelentes (sobre todo en Tabia y en las *Cinque Terre*) y aceite de alta calidad y abundante en Oneglia, Marro, Diano y en los cuatro valles de Ventimiglia[267]. «Pocos cereales —concluía Giovanni Botero[268] (1592)— y poca carne, aunque de primerísima calidad.» Para los ojos y el olfato, una de las más bellas regiones del mundo, un paraíso. Llegar allí desde el norte a fines del invierno es desembocar en aguas vivas, flores, una naturaleza exuberante[269]. Pero estas regiones encantadoras constituyen apenas un ribete, pues los Apeninos, que van a unirse a los Alpes a la altura de Niza, interponen con obstinación sus pendientes «estériles», sin bosques, incluso «sin hierba», y sus maravillosas aldeas encaramadas en lo alto, pobres y atrasadas, donde los *Nobili Vecchi* de Génova tienen sus feudos y vasallos campesinos, de buen grado hombres de armas tomar[270]. Simple espaldera a lo largo de un muro, Génova, tan precozmente moderna, se adosa, así, a una montaña «feudal», y ésta es una de sus numerosas paradojas.

En la ciudad misma, falta lugar, terrenos de construcción, y los palacios suntuosos se ven condenados a aumentar obstinadamente, desesperadamente, de altura. Las calles son tan estrechas que sólo la *Strada Nova* y la *Via Balbi* permiten el paso de carrozas[271]; en el resto de la ciudad, es necesario marchar a pie o en silla de manos. También falta lugar fuera de los muros, en los valles próximos donde se construyen tantas villas. Sobre la ruta del suburbio de San Pier d'Arena, saliendo de Campo Marone, dice un viajero[272], «se ve el palacio Durazzo, grande y rica morada, que parece soberbia en medio de una cincuentena de otros palacios de bella apariencia». Una cincuentena: así, incluso en el campo, una puerta al lado de la otra, el codo con codo, es la regla. Por falta de lugar, se vivirá entre vecinos. Tanto más cuanto que no se sale fácilmente de estas zonas minúsculas, verdaderos pañuelos, pero muy mal unidos entre ellos. Para llamar a Génova a los nobles dispersos en sus villas, si su presencia es necesaria en el Gran Consejo, ¡no hay otra solución que enviarlos a buscar por una galera de la República[273]! También puede suceder que un tiempo pésimo se instale en el golfo de Génova. Lluvias diluvianas, mar gruesa y agitada: ¡son días y semanas de infierno![274] Nadie sale de su casa.

En resumen, se trata de un cuerpo mal constituido, nunca a su gusto, afectado por una debilidad congénita. ¿Cómo alimentarse? ¿Cómo defenderse contra el extranjero? El relieve, protector en apariencia, desarma a la ciudad: el atacante que viene del norte, en efecto, desemboca por encima de ella. Cuando la artillería ocupa esas alturas, el desastre es seguro de antemano. Génova no cesa de ceder ante otros, por la fuerza, o voluntariamente o por prudencia. Así, es entregada al rey de Francia[275] en 1396, luego al duque de Milán[276] en 1463. En todo caso, el extranjero la domina demasiado a menudo, mientras que, detrás de sus líneas de agua, Venecia, inexpugnable, sólo cederá por primera vez en 1797, ante Bonaparte. Génova es tomada el 30 de mayo de 1522[277] por los españoles y los *Nobili Vecchi*, sus aliados, y es sometida a un atroz pillaje cuyo recuerdo sólo el saqueo de Roma, en 1527, podrá hacer palidecer. El mismo drama ocurrió bastante más tarde, en septiembre de 1746[278]; esta vez, son los sardos y los austriacos los que fuerzan sus puertas, sin combate, pero abrumando a la ciudad demasiado rica con requisas e indemnizaciones, que es la versión moderna del saqueo. Sin duda, estos vencedores abusivos son expulsados tres meses más tarde por la insurrección violenta de la gente humilde de Génova, impetuosa y de armas tomar[279]. Pero el balance, una vez más, es negativo. No defenderse, no poder defenderse, cuesta caro: la ciudad liberada entra en una crisis espantosa, y las emisiones de billetes generan una inflación implacable; es forzoso restablecer, en 1750, la *Casa de San Giorgio*, que había sido suprimida. Finalmente, todo se calma, como es lógico: la República to-



El puerto de Génova *(1485). Cuadro de Cristofor Grassi, Civico Museo Navale de Pegli (Génova). La ciudad forma un anfiteatro, con elevadas casas, fortificaciones, el arsenal, el faro del puerto, galeras y enormes carracas.*

ma la situación en sus manos y sale de apuros, no por el impuesto ultraligero (1%) con que grava el capital, sino dando una vuelta de tuerca a los impuestos indirectos que gravan el consumo[280], lo cual está en la línea de las prácticas de Génova: una vez más, son golpeados los pobres, los numerosos.

Génova es igualmente vulnerable del lado del mar. Su puerto se abre sobre el ancho mar, que no es de nadie, y por ende es de todos[281]. Sobre la Riviera de Poniente, Savona, que quiere permanecer independiente, fue durante largo tiempo el punto de apoyo de operaciones hostiles, e incluso más al oeste, Niza o Marsella[282]. En el siglo XVI, los piratas berberiscos aparecen incesantemente, empujados por el viento del sur, alrededor de Córcega y de las rivieras genovesas, cuya defensa está mal organizada. Pero, ¿será posible? No hay *Mare Nostrum* al servicio de Génova, como el Adriático está al servicio de Venecia. No hay una laguna que proteja el acceso. En mayo de 1684, Luis XIV la hace bombardear por la escuadra de Duquesne. La ciudad en espaldera es un blanco ideal. Aterrorizados, «los habitantes huyen a la montaña y dejan sus casas, íntegramente amuebladas, expuestas al pillaje»; los ladrones aprovechan la ocasión[283].

Actuar a lo lejos, fuera de ella

La debilidad de Génova, repitámoslo, es congénita; la ciudad y sus dependencias sólo pueden vivir recurriendo al mundo exterior. A unos, les es necesario pedir el pescado, el trigo, la sal y el vino; a otros, las salazones, la leña, el carbón y el azúcar. Y así sucesivamente. Si los barcos mediterráneos, los *bastimenti latini con viveri* no llegan, si las naves del norte —de Saint-Malo, ingleses u holandeses— no llevan a tiempo sus cargamentos de *cibi quedragesimi*, es decir, los arenques o el bacalao para los días de cuaresma, surgen dificultades. Así, durante la Guerra de Sucesión de España, cuando pululan los corsarios, se hace necesaria una intervención del Estado para que la ciudad no muera de hambre. «Llegaron ayer a este puerto —dice una correspondencia consular— las dos barcas que esta República de Génova ha hecho armar para escoltar a los pequeños buques; vienen de Nápoles, Sicilia y Cerdeña y han conducido un convoy de cuarenta barcos, aproximadamente, de los que diecisiete están cargados de vino de Nápoles, diez de trigo de Romaña y los otros de diferentes géneros, quesos, higos secos, uvas, sal y otras mercancías similares»[284].

De ordinario, es verdad, los problemas de aprovisionamiento se resuelven por sí solos: el dinero de Génova facilita las cosas. El trigo llega como por sí solo. A menudo se ha criticado al *Magistrato dell'Abbondanza,* especie de oficina del trigo que Génova posee como tantas ciudades de Italia, pero que no tiene una perra de ingresos, ni un *«giulio»,* y «cuando debe comprar provisiones pide dinero a los ciudadanos para luego vender el trigo al detalle, y tan caro que no puede tener pérdidas... que de lo contrario pesarían sobre los ricos... De modo que al respecto el pobre sufre todo el daño y el rico más bien engorda»[285]. Nuevamente, es el estilo de Génova. Pero si la *Abbondanza* no tiene reservas ni presupuestos, es porque, de ordinario, los comerciantes se las arreglan para que el trigo abunde en la ciudad. En el siglo XVIII, Génova es un puerto de *redistribución* de cereales, al igual que Marsella, y de sal, al igual que Venecia, y se abastece en las regiones mediterráneas más diversas.

Un juego acrobático

Que Génova, cuya población oscila entre los 60.000 y los 80.000 habitantes y que reunía, con sus dependencias, un poco menos de medio millón de seres humanos, haya logrado resolver, a lo largo de siglos, el difícil problema de su vida cotidiana (salvo breves y muy graves emergencias), es un hecho, pero lo logró al precio de muchas acrobacias.

Además, ¿no es todo acrobacia en ella? Fabrica, pero para otros; navega, mas para otros; invierte, pero en otros lugares. Todavía en el siglo XVIII, solamente la mitad de los capitales genoveses se alojan en el interior de la ciudad[286]; el resto, a falta de un empleo valioso en ella, recorren el mundo. Una geografía coactiva los condena a la aventura. Entonces, ¿cómo conseguir su seguridad y su fruto en casa de otros? Este es el problema sempiterno de Génova; vive, y debe vivir, al acecho, condenada a arriesgarse y, al mismo tiempo, a ser particularmente prudente. De aquí sus éxitos fabulosos o sus fracasos catastróficos. La pérdida de las inversiones genovesas después de 1789, y no solamente en Francia, es un ejemplo de ello, pero no el único. Las crisis de 1557, 1575, 1596, 1607, 1627 y 1647[287], originadas éstas en España, fueron formidables disparos de advertencia, casi terremotos. Ya bastante antes, en 1256-1259, los bancos genoveses se habían hundido[288].

La contrapartida de estos peligros es, en el corazón de un capitalismo dramático, la flexibilidad, la agilidad, la disponibilidad, la *ligereza,* del hombre de negocios genovés, esa total falta de inercia que admira en él Roberto López[289]. Génova ha cambiado diez veces de rumbo, ha aceptado, cada vez, la metamorfosis necesaria. Organizar, para reservárselo, un universo exterior, luego abandonarlo cuando se hace inhabitable o inutilizable, para imaginar, construir, otro —por ejemplo, a fines del siglo XV, abandonar Oriente por Occidente, el Mar Negro por el Océano Atlántico[290], y en el siglo XIX unificar Italia[291] en su beneficio— es el destino de Génova, cuerpo frágil, sismógrafo ultrasensible que se agita cuando el vasto mundo se mueve. Monstruo de inteligencia, de dureza a veces, ¿no está Génova condenada a apropiarse del mundo o a no ser?

Y ello, desde el principio de su historia. Los historiadores se asombran de sus primeras hazañas marítimas contra el mundo musulmán o del número de sus galeras en el siglo XIII, en sus batallas contra Pisa o contra Venecia[292]. Pero es toda la población de Génova la que se embarca, llegado el momento, en los pequeños navíos de guerra. La ciudad entera se moviliza. Asimismo, desde muy pronto va a desviar en su beneficio —masa de dinero incandescente— los productos preciosos, la pimienta, las especias, la seda, el oro y la plata, va a forzar a lo lejos las puertas y los circuitos. Ved la instalación victoriosa de los genoveses en la Constantinopla de los Paleólogos (1261) y la aventura frenética que corren entonces por el Mar Negro[293]. Venecia la sigue, y con retraso. Una veintena de años más tarde, se apodera de Sicilia, después de las Vísperas[294] (1283). Florencia se había puesto de parte de los angevinos, Génova del lado de los aragoneses. Estos triunfan, y ella triunfa con ellos. Pero son necesarias la inspiración y la erudición de Carmelo Trasselli[295] para describir la modernidad y la presteza de la instalación de los genoveses en Sicilia. Que expulsen a los otros «capitalistas», luqueses o florentinos, o, al menos, los hagan a un lado, que se instalen en Palermo, no muy lejos del puerto y por ende de la Piazza Marina[296], que presten dinero a los virreyes y a los grandes señores es bastante común. Lo es menos haber confiscado en su fuente la exportación del trigo siciliano —cuando este trigo es indispensable, frente a la isla, en la costa africana del Islam, donde el hambre a la sazón es endémica— y haber obtenido, a cambio del trigo, el oro en polvo de Túnez o de Trípoli, llegado de las profundidades del Africa

Negra. No es por puro azar, pues, por lo que los grupos de señoríos que los Doria compran en Sicilia son tierras trigueras, situadas en el eje esencial que va de Palermo a Agrigento[297] Cuando los comerciantes catalanes tratan de desalojar a los genoveses, ya es demasiado tarde. Son también los genoveses quienes organizan la producción de azúcar siciliana[298]. Asimismo, dominan, desde Messina, el mercado de la seda de Sicilia y Calabria[299]. A comienzos del siglo XVIII, los mercaderes y tenderos genoveses están siempre en la isla, interesados[300] siempre por los cereales y la seda. Incluso consienten (pues su balance es deficitario) en enviar a Sicilia «sumas considerables de *genovinos,* moneda de una plata muy fina y muy estimada en Italia». Ustariz se asombra erróneamente de ello: perder de un lado para ganar más de otro es un principio que Génova ha practicado siempre.

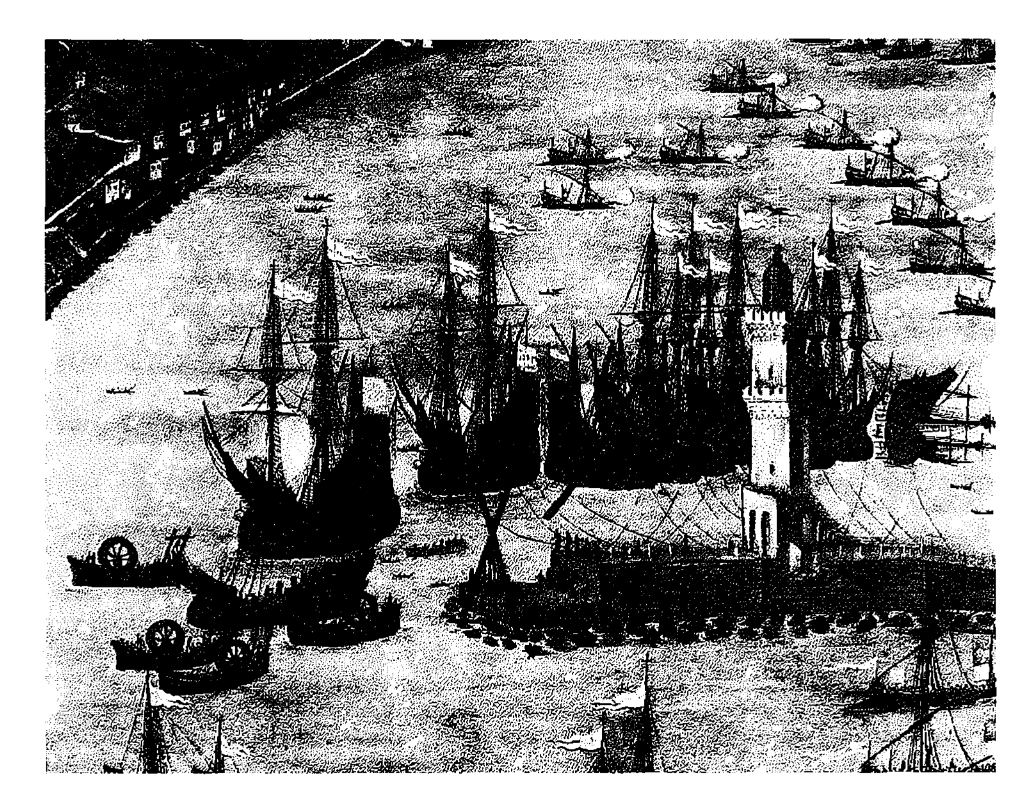
En los siglos XIII y XIV, pese a la competencia de Venecia o, a veces, a causa de ella, Génova se abre camino por todas partes en el espacio de la economía-mundo europea, precede y atropella a los otros. Antes del siglo XIV, apoyándose en su base de Quío, explota los alumbres de Focea y trafica en el Mar Negro; lleva sus carracas hasta Brujas e Inglaterra[301]. En los siglos XV y XVI, pierde poco a poco el Oriente: los turcos se apoderan de Caffa en 1475, de Quío en 1566, pero ya desde comienzos del siglo XV, o sea con antelación, los genoveses se habían instalado en Africa del Norte[302], en Sevilla[303], en Lisboa[304] y en Brujas; pronto estarán en Amberes. No fue Castilla la que ganó América en la lotería, sino Cristóbal Colón. Y hasta 1568, fueron los comerciantes genoveses, en Sevilla, quienes financian los lentos intercambios entre España y América[305]. En 1557, se les ofrece la inmensa empresa, que controlan, de los adelantos de dinero al gobierno de Felipe II[306]. Aprovechan la ocasión. Entonces comienza un nuevo avatar de su historia, el *Siglo de los Genoveses.*

Génova domina discretamente a Europa

Génova, clasificada «segunda» después del fracaso de Chioggia y que lo siguió siendo a lo largo de los siglos XIV y XV, se convierte, así, en «primera» durante los años 1550-1570 y lo seguirá siendo hasta los alrededores de 1620-1630[307]. Esta cronología es indecisa; en lo que concierne a sus comienzos, porque la primacía de Amberes se mantiene, o parece mantenerse; y en lo que concierne a su conclusión, porque el ascenso de Amsterdam se inicia desde 1585; pero sobre todo porque, de un extremo al otro, el reinado de Génova se mantiene bajo el signo de la mayor discreción. Algo (si no me equivoco demasiado en mis comparaciones) que se asemejaría, a igualdad de los demás factores, al papel actual del Banco de Liquidaciones Internacionales de Basilea.

Génova, en efecto, no domina el mundo por sus barcos, sus marinos, sus comerciantes o sus caudillos industriales, aunque tenga comerciantes, industrias, marinos y naves, y aunque pueda, a veces, construir naves, y muy bien, en sus astilleros de San Pier d'Arena, e incluso vender o alquilar navíos. Alquila también sus galeras, bellas y robustas galeras que los patricios de la ciudad, *condottieri* gustosos (mas para combates marinos), ponen al servicio de los soberanos, del rey de Francia, luego de Carlos V, después de 1528 y de la «traición» de Andrea Doria, quien, de una parte, dejó el servicio de Francisco I (al abandonar el bloqueo de Nápoles, a la que Lautrec sitiaba por tierra) y, de otra parte, se unió a la causa del Emperador[308].

Desde ese lejano año de 1528, Carlos V, aunque bajo la dependencia de los mercaderes banqueros de Augsburgo, sobre todo los Fugger, que le dieron los medios para llevar a cabo su vasta política, empezó a tomar préstamos de los genoveses[309] Y, en



Las naves gigantes de Génova en el siglo XV Detalle del cuadro de las pp. 126-127.

1557, cuando la bancarrota española puso fin al reinado de los banqueros de la Alta Alemania, los genoveses ocuparon naturalmente el lugar vacante, además con mucho brío y facilidad, pues desde mucho antes de 1557 están ya entregados al juego complicado (y que ellos complican aún más) de las finanzas internacionales[310]. Lo esencial de los servicios que van a rendir al Rey Católico era asegurarle ingresos regulares, a partir de los recursos fiscales y las importaciones de metal blanco americano, unos y otras irregulares. El Rey Católico, como todos los príncipes, paga sus gastos día tras día y debe desplazar sumas importantes por el vasto tablero de Europa: cobrar en Sevilla, pero gastar regularmente en Amberes o Milán. No necesitamos insistir en este esquema, hoy bien conocido por los historiadores[311].

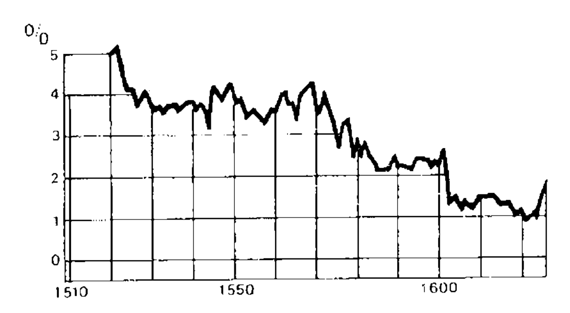
Con los años, los comerciantes genoveses realizan una tarea cada vez más vasta. Los ingresos pero también los gastos del Rey Católico no cesan de aumentar, y por ende también los beneficios de los genoveses. Sin duda, ellos adelantan al Rey el dinero que invierten en ellos los prestamistas y ahorradores de España o de Italia[312]. Pero todo su capital movilizable entra también en esta mecánica. Como no pueden hacerlo todo, se los verá, en 1568[313], desinteresarse de la financiación de las operaciones mercantiles en-

tre Sevilla y América, no intervenir como en el pasado en las compras de lana en Segovia, o de seda en Granada o de alumbre en Mazarrón. Así, pasan directamente de la comercialización a las finanzas. Y de creerles a ellos, apenas se ganan la vida con estas operaciones evidentemente grandiosas. Los préstamos otorgados al Rey tienen, por lo general, un interés del 10%, pero también hay que considerar, dicen, los gastos, las contrariedades y los retrasos en el reembolso. Es innegable. Sin embargo, de creer a los secretarios al servicio del Rey Católico, los prestamistas ganan hasta el 30%[314]. Probablemente ni unos ni otros digan la verdad. Pero es evidente que el juego genovés es fructuoso a la vez en los intereses, los intereses de los intereses, los ardides que permiten cambios y recambios, la compra y la venta de piezas de oro y de plata, las especulaciones sobre los *juros* y el beneficio suplementario del 10% que se extrae, en Génova, de la simple venta del metal blanco[315], todo ello difícilmente calculable y además variable, pero importante. Además, considerando la enormidad de las sumas adelantadas por los comerciantes (y que, repitámoslo, superan en mucho su propio capital), los beneficios serían de todas maneras enormes, aunque la tasa de beneficio unitaria sea modesta.

Por último, el dinero político de España no es más que un flujo en medio de otros flujos que él provoca o acarrea. Las galeras cargadas de cajas de reales o de lingotes de plata, que llegan a Génova a partir del decenio de 1570 en cantidades fabulosas, son un instrumento de dominación innegable. Hacen de Génova el árbitro de la fortuna entera de Europa. Claro que no todo les salió bien a los genoveses, no ganaron de golpe. Pero, finalmente, es necesario juzgar y explicar a estos extraordinarios hombres de negocios en el tiempo largo y en la totalidad de sus experiencias. De hecho, su riqueza en el siglo XVI no era el oro ni la plata, sino «la posibilidad de movilizar el crédito», de jugar a este difícil juego a partir de un plano superior. Es lo que muestran cada vez más los documentos que les conciernen y cuyas ricas series se hacen, finalmente, accesibles, complicando y afinando más nuestras explicaciones.

Las razones del éxito genovés

¿Cómo explicar este triunfo genovés? Anto todo, por una hipótesis. Europa fue sacudida, entre 1540 y 1560 (fechas aproximadas), por una crisis más o menos acusada que corta en dos el siglo XVI: la Francia de Enrique II ya no es la Francia, casi llena de



18. LA SUPERABUNDANCIA DE CAPITALES EN GENOVA DE 1510 A 1625

Curva del interés real *de los* luoghi *(títulos de renta perpetua sobre la* Casa di San Giorgio, *de interés variable), tal como la ha calculado Carlo Cipolla, «Note sulla storia del saggio interese...», en:* Economia Internazionale, *1952. La baja de la tasa de interés es tal que a principios del siglo XVII cae al 1,2%. (Para explicaciones más detalladas, remitirse a Braudel,* La Méditerranée..., II, *p. 45.)*

sol, de Francisco I; la Inglaterra de Isabel ya no es la de Enrique VIII... ¿Es esta crisis, o no, lo que ha puesto fin al siglo de los Fugger? Tengo tendencia a decir que sí, aunque sin poder demostrarlo. ¿No sería más natural inscribir, entre los efectos de esta depresión, las crisis financieras de 1557 y 1558?

En todo caso, es seguro que por entonces se produjo la ruptura de un antiguo equilibrio monetario. Hasta 1550, aproximadamente, el metal blanco, relativamente raro, tendió a valorizarse con respecto al metal amarillo, a su vez *relativamente* abundante, y era el metal blanco, la plata, el instrumento, por entonces, de los grandes negocios (sin lo cual, ¿habría habido un siglo de los Fugger?), el medio de conservar el valor. Ahora bien, desde antes de 1550, hubo una valorización del oro, que a su vez se hizo relativamente raro. En estas condiciones, ¿quién no observará la importancia de las decisiones de los genoveses, quienes, en la plaza de Amberes, hacia 1553-1554, según Frank C. Spooner[316], fueron los primeros en especular con el oro? ¿Y luego no estarán en mejores condiciones que otros, al tener que efectuar pagos en Amberes por el Rey Católico y controlar los circuitos del oro, ya que el metal amarillo es exigido para el pago de las letras de cambio[317]? ¿Habremos encontrado la «buena» explicación? Lo dudo un poco, aunque soy de los que, retrospectivamente, valoraría mucho la inteligencia o el olfato de los genoveses. Pero un éxito de este género, en principio, no tiene futuro. No puede ser durante mucho tiempo el privilegio de comerciantes más listos que otros.

De hecho, el juego genovés es múltiple y se impone por su misma multiplicidad: opera con el metal blanco, el metal amarillo y las letras de cambio. No sólo es necesario que los genoveses se apoderen del metal blanco gracias a las *sacas de plata*[318] (transferencias de plata) que prevén, a su favor, sus *asientos* (contratos) con el Rey, o gracias al contrabando organizado por ellos desde siempre a partir de Sevilla[319], sino que también es necesario que vendan ese metal. Dos compradores son posibles: los portugueses o las ciudades italianas relacionadas con Levante, Venecia y Florencia. Estas últimas son los compradores prioritarios, y en esta medida el comercio con Levante florece nuevamente, las especias y la pimienta abundan otra vez en Alepo o en El Cairo, y la seda en tránsito adquiere una enorme importancia en el comercio de Escalas. Esta plata, Venecia y Florencia la compran con letras de cambio sobre los países del Norte, donde su balanza comercial es positiva[320]. Y es así como los genoveses pueden efectuar sus transferencias sobre Amberes, que, aún después de sus días de grandeza, sigue siendo el lugar de los pagos al ejército español, un lugar un poco podrido, como el Saigón del tráfico de piastras. Finalmente, como las letras de cambio sólo pueden ser pagadas en oro desde la ordenanza de 1537 de Carlos V[321], la plata cedida por los genoveses a las ciudades italianas se transforma en moneda de oro pagable en los Países Bajos. El oro, además, es la mejor arma de los genoveses para controlar su triple sistema. Cuando el Rey Católico, en 1575, decide prescindir de sus servicios y actúa con severidad contra ellos, logran bloquear los circuitos del oro. Las tropas españolas no pagadas se amotinan y saquean Amberes, en noviembre de 1576[322]. El Rey, finalmente, deberá ceder.

Comparando unos con otros todos estos hechos, se impone una conclusión: la fortuna de Génova se apoya en la fortuna americana de España y en la fortuna misma de Italia, cuya contribución es muy importante. Por el poderoso sistema de las ferias de Plasencia[323], los capitales de las ciudades italianas son dirigidos hacia Génova. Y una multitud de pequeños prestamistas, genoveses y otros, confían sus ahorros a los banqueros por una módica retribución. Así, hay una unión permanente entre las finanzas españolas y la economía de la Península Italiana. De ahí los remolinos que siguen cada vez a las bancarrotas de Madrid: la de 1595[324], con repercusiones, costó muy cara a los ahorradores y prestamistas de Venecia[325]. Simultáneamente, en la misma Venecia, los genoveses, dueños del metal blanco, que entregan a la Zecca en cantidades enormes[326],

se apoderaron del control de cambios y de los seguros marítimos[327]. Toda investigación en profundidad en las otras ciudades activas de Italia conduciría, probablemente, a conclusiones análogas. De hecho, el juego genovés fue posible, me atrevería a decir que desahogadamente, mientras Italia mantuvo sus actividades a buena altura. Así como había sostenido a Venecia en los siglos XIV y XV, lo quisiera o no, Italia sostuvo a Génova en el XVI. Si Italia se debilitaba, ¡adiós a las fiestas y reuniones casi a puertas cerradas de las ferias de Plasencia!

Detrás del éxito de los banqueros estaba, no hay que olvidarlo, la misma ciudad de Génova. Cuando se comienza a desmontar el asombroso mecanismo creado por los genoveses, se tiene la tendencia a confundir Génova con sus grandes banqueros domiciliados a menudo en Madrid, que frecuentan la corte, hacen grandes negocios, son consejeros y colaboradores del rey, forman un círculo cerrado, en medio de rencores y querellas interiores, se casan entre ellos, se defienden como un solo hombre cada vez que el español los amenaza o que gruñen contra ellos sus asociados de Génova, que son las víctimas escogidas de los choques de rebote. El descubrimiento de las correspondencias inéditas de estos hombres de negocios por Franco Borlandi y sus discípulos arrojará sobre ellos, esperémoslo, la luz que ahora falta. Sin embargo estos *hombres de negocios* [en español en el original], como se los llama en Madrid, son muy poco numerosos, una veintena, una treintena a lo sumo. Al lado de ellos, por debajo de ellos, es menester imaginar centenas, o hasta millares, de mercaderes genoveses de diversa talla: simples empleados, tenderos, intermediarios, comisionistas, etcétera. Pueblan su ciudad y todas las ciudades de Italia y Sicilia. Están profundamente arraigados en España, en todas las etapas de su economía, tanto en Sevilla como en Granada. Sería demasiado decir que son un Estado mercantil dentro del Estado. Pero forman un sistema implantado desde el siglo XV y que durará: a fines del siglo XVIII, los genoveses de Cádiz realizan volúmenes de negocios que pueden compararse con los tráficos de las colonias mercantiles inglesa, holandesa o francesa[328]. Es una verdad que se deja de lado demasiado a menudo.

Esta conquista de un espacio económico extranjero ha sido siempre la condición de la grandeza de una ciudad sin igual y que aspira, aun sin tener clara conciencia de ello, a dominar un vasto sistema. Es un fenómeno casi trivial por su repetición: Venecia penetra en el espacio bizantino; Génova logra entrar en España, o Florencia en el Reino de Francia y antaño en el Reino de Inglaterra; Holanda en la Francia de Luis XIV; Inglaterra en el universo de la India...

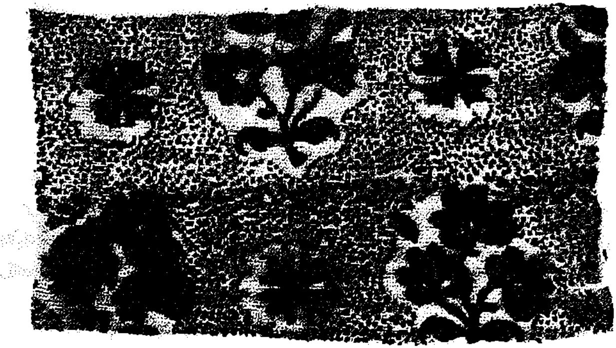
El repliegue de Génova

Construir fuera de los propios dominios comporta riesgos: el éxito generalmente es temporal. La supremacía de los genoveses sobre las finanzas españolas y, por su intermedio, sobre las finanzas de Europa sólo durará un poco más de sesenta años.

Sin embargo, la bancarrota española de 1627 no ocasionó, como se ha creído, el naufragio financiero de los banqueros de Génova. Para ellos, se trató en parte de un desenganche voluntario. Estaban poco dispuestos, en efecto, a continuar con sus servicios al gobierno de Madrid, con la perspectiva de nuevas bancarrotas que amenazarían a sus beneficios, no menos que a sus capitales. Retirar sus fondos tan rápidamente como lo permitiesen las difíciles circunstancias y reinvertirlos en otras operaciones financieras, tal fue el programa realizado al capricho de la coyuntura. Tal es lo que afirmo

Étoffes de Gennes
1736
Avec les prix en argent et mesure de France
Il se debite a Genne des toilles qui sont aportée d'hollande et de france et qui y ont été peintes. Ces dernieres y sont assez estimées a cause de leur dessein, mais on les y trouve trop cheres.

Indiennes de seconde qualité imprimé a Gennes
large de $\frac{2}{3}$ d'aune a 26.^{l} l'aune



1698



Muestras de indianas de Génova (1698-1700).

en un artículo reciente que he escrito basado en la correspondencia detallada de los cónsules de Venecia en Génova[329].

Pero una sola explicación, como sucede a menudo, no basta. Sería necesario conocer mejor la situación de los prestamistas genoveses, en España misma y frente a sus rivales portugueses, que toman a su cargo entonces las finanzas del Rey Católico. ¿Son éstos impuestos por las decisiones del conde-duque de Olivares? ¿Son impulsados por la coyuntura del Atlántico? Se ha sospechado que eran hombres de paja de los capitalistas holandeses, acusación verosímil, por lo demás; pero sería menester probarla. En todo caso, la paz firmada por el gobierno inglés de Carlos I con España, en 1630, tuvo consecuencias bastante curiosas[330]. El negociador de esta paz, sir Francis Cottington, la combinó con un acuerdo subsidiario que prevenía, ni más ni menos, el transporte por naves inglesas de la plata española destinada a los Países Bajos. Una tercera parte de esta masa de plata iba a ser acuñada, entre 1630 y 1643, en los talleres de la Torre de Londres. Fue, pues, por mediación inglesa, y ya no genovesa, como durante años la corriente de plata española llegó al Norte.

¿Es la razón del desenganche genovés? No forzosamente, dada la fecha tardía de este acuerdo: 1630. Sería más verosímil, aunque no está probado en modo alguno, que el estancamiento genovés haya determinado esta curiosa solución. Lo cierto es que España tenía absoluta necesidad de un sistema *seguro* para transportar sus fondos. A la solución genovesa, que consistía en transferencias de fondos por letras de cambio, solución elegante pero que implicaba la posesión de una red internacional de pagos, le sucedió la simple solución de tomar como transportadores a aquellos mismos cuyos ataques por mar y actos de guerra o piratería se temían. A partir de 1647 ó 1648, para colmo de ironía, la plata española, esa plata necesaria para la administración y la defensa de los Países Bajos meridionales, no se transportará ya en naves inglesas, sino en naves holandesas, quizás aun antes de que las Provincias Unidas firmasen la Paz separada de Munster (enero de 1648)[331]. En esa ocasión, protestantes y católicos podían entenderse: la plata ya no tenía olor.

La supervivencia de Génova

Volviendo a Génova, es innegable que hubo un desenganche. Los *asientistas* parecen haber salvado una parte importante de sus capitales, pese a las condiciones bastante duras, y seguramente inquietantes, de la bancarrota española de 1627, y una serie de dificultades que hallaron en España, Lombardía y Nápoles. El éxito de estas retiradas está demostrado, creo, por las llegadas a Génova de *piezas de ocho* cuyo volumen aproximado se puede reconstituir, año por año[332]: continúan, importantes, casi masivas, después de 1627 Génova, además, siguió beneficiándose con el flujo de metal blanco proveniente de América. ¿Por qué vías? Las del comercio, en Sevilla y luego en Cádiz, sin ninguna duda. Pues redes mercantiles genovesas subsisten en Andalucía y salvaguardan el vínculo con América. Por otra parte, después de la entrada en escena de otros prestamistas, los marranos portugueses, los *partitanti* genoveses aceptaron, en varias ocasiones, reiniciar el juego. Por ejemplo, en 1630, en 1647 y en 1660[333]. Si se insertaron en él de nuevo, ¿no sería porque las llegadas de metal blanco a Sevilla, y luego a Cádiz, fueron entonces más abundantes de lo que dicen las cifras oficiales[334]? Por este hecho, los préstamos a España se hacen más fáciles, hasta más fructuosos. Y brindan una posibilidad mayor de participar en el enorme contrabando de metal blanco que abastece a Europa. Los genoveses no se perdieron semejante ocasión.

Para tener acceso a la fuente española, Génova disponía también de la exportación

de sus productos manufacturados. Más que Venecia, en efecto, participó en el ascenso industrial europeo de los siglos XVII y XVIII, y trató de adaptar su producción a las exigencias de los mercados de Cádiz y de Lisboa, para obtener el oro de ésta y la plata de aquélla. Todavía en 1786, España importaba gran cantidad de tejidos genoveses, «y hasta hay fábricas particulares para el gusto de los españoles; por ejemplo, grandes piezas de seda... salpicadas de florecillas... y bordadas en una de sus extremidades con grandes flores con medios relieves muy densos... Estas telas están destinadas a vestidos de ceremonia; los hay magníficos y muy caros»[335] Igualmente, una gran parte de la producción de las papeleras de Voltri, cerca de Génova, «está destinada a las Indias, donde los usan como tabacos *[sic]* para fumar»[336] Así, Génova se defiende activamente contra la competencia de Milán, Venecia, Nîmes, Marsella o Cataluña.

La política de los comerciantes genoveses aparece, pues, como variable, discontinua, pero flexible, capaz de adaptarse, como toda política capitalista que se precie. En el siglo XV, consistía en instalarse en el camino del oro, entre Africa del Norte y Sicilia; en el XVI, en apoderarse, en España, de una parte del metal blanco de las minas de América; en el XVII, en aumentar de nuevo la explotación mercantil al precio de exportaciones manufactureras. Y, en todas las épocas, en practicar la banca y las finanzas según las circunstancias del momento.

Después de 1627, en efecto, las finanzas no estuvieron ociosas. Puesto que el gobierno español ya no se prestaba a la explotación de antaño, los capitales genoveses buscaron y hallaron otros clientes: ciudades, Estados o simples empresarios o particulares. A este respecto, la obra reciente de Giuseppe Felloni[337] permite aclarar las cosas. Desde antes de la ruptura de 1627, el capital genovés comenzó «una colosal y radical redistribución de [sus] inversiones financieras»[338]. Desde 1617, los genoveses invierten en fondos venecianos. En Roma, donde suplantaron a los banqueros florentinos desde el siglo XVI, participan en la renovación de los empréstitos pontificios cuando la creación, en 1656, del *Monte Oro,* cuyos primeros fondos fueron enteramente suscritos por los genoveses[339] En Francia, las primeras inversiones se hicieron entre 1664 y 1673[340] En el siglo XVIII, el movimiento de inversiones se extiende a Austria, Baviera, Suecia, la Lombardía austriaca, a ciudades como Lyon, Turín, Sedan...[341] Como en Amsterdam o en Ginebra, y con la misma política de intermediarios y de ganchos, la industria de los empréstitos se instala en Génova en la vida de todos los días, como informan las «gacetillas». «El viernes pasado —anota un agente francés, en 1743— se hizo partir para Milán [que por entonces era austriaca], en varias carretas con buena escolta, los 450.000 florines que los particulares de esta ciudad han prestado a la Reina de Hungría [María Teresa] sobre las piedras preciosas de que ya se ha hablado»[342].

Y el volumen de los capitales colocados en el extranjero aumenta progresivamente, como si la vieja máquina aprovechase para acelerarse la velocidad del siglo XVIII: en millones de *lire di banco* (en cifras redondas), 271 en 1725; 306 en 1745; 332 en 1765; 342 en 1785, con una renta anual que pasa de 7,7 millones en 1725 a 11,5 en 1785. La *lira di banco,* moneda imaginaria de Génova, correspondía, sin cambio, entre 1675 y 1793, a 0,328 g de oro. Mas, ¿para qué calcular en toneladas de oro? Será mejor decir, para abreviar, que la renta de los prestamistas genoveses, en 1785, equivalía a más de la mitad de la renta glogal[343] de Génova, calculada aproximadamente.

Pero, ¡qué curioso es que Génova, en la extensión nueva de sus inversiones, haya permanecido fiel al marco geográfico de su pasado esplendor! El capital genovés, contrariamente al holandés o al ginebrino, no llega a Inglaterra, sino que se invierte principalmente en Francia (35 millones de libras tornesas en vísperas de la Revolución). ¿Es porque en el norte Génova, católica, choca con las redes de la banca protestante? ¿O a causa de viejos hábitos que, finalmente, habrán limitado el marco del pensamiento y la imaginación de los hombres de negocios genoveses[344]?

En todo caso, esta elección le supuso al capital genovés hacer volteretas con las catástrofes innumerables que asolaron al Antiguo Régimen. Pero, en el siglo siguiente, Génova se revela, una vez más, como el motor más vivo de la península. Cuando la aparición de la navegación marítima a vapor y en la época del *Risorgimento,* creará una industria, una fuerte marina moderna y el *Banco d'Italia* será en gran medida obra suya. Un historiador italiano ha dicho: «Génova realizó la unidad italiana», y agregó: «en su beneficio»[345].

Volviendo a la economía-mundo

Pero la reconversión, o, mejor dicho, las reconversiones sucesivas del capitalismo genovés no llevaron a Génova al centro de la economía-mundo. Su «siglo», en la escena internacional, terminó ya antes de 1627, quizás en 1622, cuando decaen las ferias de Plasencia[346]. Si se sigue la crónica de este año decisivo, se tiene la impresión de que venecianos, milaneses y florentinos rompieron su solidaridad con los banqueros genoveses. Quizás no podían mantener su colaboración con la ciudad de San Jorge sin ponerse en peligro ellos mismo. O quizás Italia ya no puede pagar el precio de la primacía genovesa. Pero, sin duda, la economía europea entera era incapaz de soportar una circulación fiduciaria desproporcionada con respecto a la masa del numerario y el volumen de la producción. La construcción genovesa, demasiado complicada y ambiciosa para una economía de Antiguo Régimen, se deshizo en parte por sí sola con la crisis europea del siglo XVII. Tanto más cuanto que Europa se inclina entonces hacia el Norte, y esta vez durante siglos. Cuando los genoveses, al dejar de ser los árbitros financieros de Europa, dejan de estar en el centro de la economía-mundo, es característico que el relevo sea asegurado por Amsterdam, cuya fortuna reciente se había construido —otro signo de los tiempos— sobre la mercancía. También llegará para ella la hora de las finanzas, pero más tarde, y replanteará entonces, bastante curiosamente, los mismos problemas con qué se encontró la experiencia genovesa.

Capítulo 3

LAS ECONOMIAS ANTIGUAS DE DOMINACION URBANA EN EUROPA: AMSTERDAM

Con Amsterdam[1] se cierra la era de las ciudades con estructura y vocación imperialista. «Es la última vez —escribe Violet Barbour— que un verdadero imperio del comercio y del crédito existe sin el sostén de un Estado moderno unificado»[2]. El interés de esta experiencia, pues, reside en que se sitúa entre dos fases sucesivas de la hegemonía económica: de una parte, las ciudades; de la otra, los Estados modernos, las economías nacionales, con la primacía, al comienzo, de Londres apoyada en Inglaterra. En el centro de una Europa hinchada por sus éxitos y que tiende, a fines del siglo XVIII, a convertirse en el mundo entero, la zona dominante debió ensancharse para equilibrar el conjunto. Las ciudades solas, o casi solas, insuficientemente apoyadas por la economía próxima que las refuerza, pronto no satisfarán las condiciones necesarias. Los Estados territoriales las sustituirán.

El advenimiento de Amsterdam, que prolonga una situación antigua, se realizó bastante lógicamente según las reglas antiguas: una ciudad sucede a otras ciudades, Amberes y Génova. Pero al mismo tiempo, el Norte retoma ventaja sobre el Sur, y esta vez definitivamente. De modo que no es solamente a Amberes, como se dice tan a menudo, a la que sucede Amsterdam, sino también al Mediterráneo, todavía preponderante durante el intermedio genovés[3]. A un mar riquísimo, adornado con todos los dones y ventajas, lo sustituye un océano durante mucho tiempo proletario, mal utilizado todavía y al que la división internacional de tareas había reservado hasta entonces los trabajos más duros y peor remunerados. El repliegue del capitalismo genovés y, más allá, de una Italia atada por todos lados a la vez, abrió el camino a la victoria de los marinos y comerciantes del Norte.

Pero esa victoria no se obtuvo en un día. Como tampoco se produjo en un día la decadencia del Mediterráneo y de Italia, cuyo hilo se desenrolla por etapas sucesivas,

añadidas lentamente unas a otras. En el decenio de 1570, las naves inglesas penetraron de nuevo en el Mar Interior. En el de 1590, le llegó el turno a las naves neerlandesas. Pero las naves, las saetías, las marsilianas y los caramuzales del Mediterráneo no desaparecen, sin embargo. Para que la invasión de los transportadores nórdicos dé sus frutos, fue necesario que se les abriesen y adquiriesen las postas de Africa del Norte, los puertos de Livorno y Ancona y las Escalas de Levante, que las ciudades ricas del Mediterráneo aceptasen los servicios de los recién llegados, consintiesen en pagar sus fletes. Fue necesario también que los ingleses concluyeran sus *capitulaciones* con el Gran Señor en 1579, lo que los neerlandeses sólo harán en 1612. Fue necesario, por añadidura, que los paños, las telas y otros productos industriales del Norte penetrasen en los mercados mediterráneos y expulsasen los productos locales tradicionalmente vendidos en ellos[4]. Todavía a comienzos del siglo XVII, Venecia, con sus paños de buena calidad, dominaba el mercado de Levante. Será menester, por tanto, suplantar a Venecia y a las otras ciudades. Esperar, finalmente, a que la hegemonía del crédito genovés ceda poco a poco. Son estos procesos, más o menos rápidos, lo que implica el ascenso de Amsterdam, la cual, a diferencia de Amberes, ya no ayudará a las economías del Mar Interior.

Los Estados Generales de las Provincias Unidas, reunidos en Amsterdam en 1651, con todo el ceremonial de un Estado soberano. (Clisé del Rijksmuseum.)

LA SITUACION DE LAS PROVINCIAS UNIDAS

Los contemporáneos no comprendieron nada. Desatentos, como siempre, a los largos procesos previos, descubrieron de manera súbita la grandeza neerlandesa cuando estaba ya adquirida y era deslumbrante. De pronto, nadie comprende la fortuna repentina, el brillante progreso y la inesperada potencia de un país tan pequeño, que en cierto modo era totalmente nuevo. Y todos hablan de facilidad «asombrosa», de «secreto», del «milagro» holandés.

Un territorio pequeño, naturalmente pobre

Las Provincias Unidas sólo son un pequeño territorio, no mayor que el Reino de Galicia, dirá un español en 1724[5]; menor que la mitad del Devonshire, repite más tarde Turgot[6], después del inglés Tucker. «Un país muy pequeño —explicaba ya un embajador de Luis XIV (1699)—, ocupado del lado del mar por dunas estériles, sujeto de este lado y también del de los ríos y canales que lo cortan a frecuentes inundaciones, y apropiado solamente para pastos, que son la única riqueza del país; el trigo y los otros cereales que crecen allí no bastan para alimentar ni a la centésima parte de sus habitantes»[7]. «Ni siquiera para alimentar a sus gallos y sus pollos», ironiza Defoe[8]. «Todo lo que produce Holanda —afirma otro informador, en 1697— es mantequilla, queso y tierra adecuada para hacer vajilla»[9]. «La mitad de este país está en el agua —explica el muy serio economista español Ustariz (1724)— o en tierras que no pueden producir nada, y apenas se cultiva un cuarto todos los años; por ello, varios autores aseguran que la cosecha del país satisface apenas el cuarto del consumo que en él se hace»[10]. «Holanda es un país ingrato —insiste una carta de 1738—. Es una tierra flotante en el agua y una pradera inundada las tres cuartas partes del año. Este terreno es tan escaso y limitado que no podría alimentar ni a la quinta parte de sus habitantes»[11]. Accarias de Sérionne, buen juez en la materia, afirma sin vacilar, en 1766, que Holanda (es decir, las Provincias Unidas) «nunca tuvo con qué alimentar y vestir ni a la cuarta parte de sus súbditos»[12]. En resumen, un país pobre: poco trigo y de calidad mediocre, poco centeno, poca avena, pocos carneros, nada de viñas, excepto a veces en el muro protegido de una casa de campo o en un jardín, y sin árboles, salvo cerca de los canales de Amsterdam o alrededor de las aldeas. En cambio, hay praderas, muchas praderas, que «hacia fines del mes de octubre y a veces de noviembre comienzan a cubrirse de aguas que crecen por los vientos, tempestades y lluvias continuos [...]. Hasta el punto de que en muchos lugares no se ven más que diques, campanarios y casas que parecen salir de un gran mar»[13]. El agua que cae en invierno se agota «en la primavera por los molinos»[14].

Todo eso es extraño hasta el absurdo para un mediterráneo: «La tierra es baja —escribe en 1567 el florentino Lodovico Guicciardini—, todos los ríos y canales principales están entre los diques, de modo que no se deslizan al nivel del suelo y, en muchos lugares, se ve con extremo asombro que el agua está a mayor altura que la tierra»[15]. Dos siglos más tarde, para otro viajero llegado de Ginebra (1760), «todo es artificial en la provincia de Holanda, hasta el país y la naturaleza misma»[16]. Un viajero español, Antonio Ponz[17] (1787), hasta dirá: «¡Más imaginario y poético que real!».

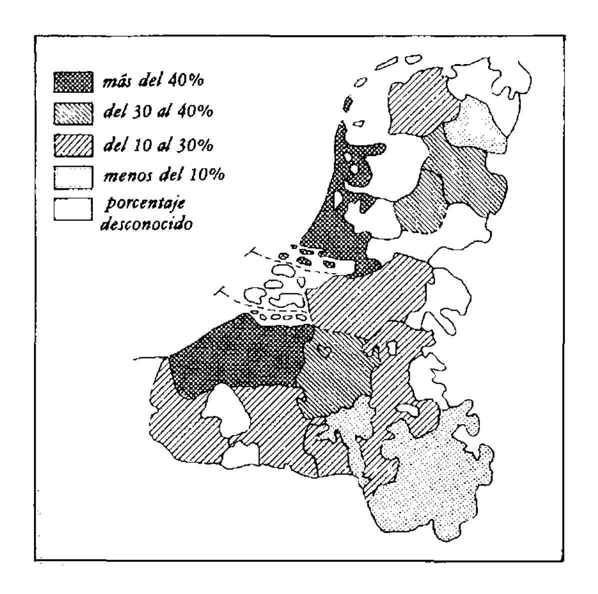
Las proezas de la agricultura

Sin embargo, las Provincias Unidas tienen un suelo, aldeas y granjas. Hay, hasta en Güeldres, pobres gentilhombres con campesinos a su servicio, o sea, un trozo auténtico de Europa feudal; *gentlemen farmers* en Groninga; aparceros en Frisia[18]. Alrededor de Leyden, hay un intensivo cultivo de hortalizas —sus productos se ofrecen en las calles de Amsterdam— y la mejor mantequilla de las Provincias Unidas[19], además de un puente sobre el Viejo Rin que se llama «el puente de los trigos, porque los días de mercado los campesinos se encuentran allí con sus cereales»[20]. Aquí y allí, se encuentran ricos campesinos, vestidos de negro, sin abrigos, pero «sus mujeres [están] cargadas de plata y sus dedos llenos de anillos de oro»[21]. Y en cada primavera «llegan cantidades de bueyes y vacas flacos de Dinamarca, Jutlandia y Holstein, los cuales son inmediatamente conducidos a los pastizales; tres semanas después, se los ve repuestos y reanimados»[22]. «A mediados de noviembre [los amos de las buenas casas] compran una vaca, o la mitad, según la magnitud de su familia, que salan y ahuman... y la comen con mantequilla sobre la ensalada. Todos los domingos, sacan un gran trozo del saladero que cuecen, y hacen con él diversas comidas. El llamado fiambre da la vuelta por la mesa con algunos trozos de carne hervida, leche o algunas legumbres...»[23].

Visto el poco espacio disponible, la ganadería y la agricultura están condenadas a aumentar la productividad. Los animales están mejor alimentados que en otras partes. Las vacas dan hasta tres cubos de leche por día[24]. La agricultura se convierte en horticultura, inventa modos científicos de rotación de cultivos y obtiene, gracias a los abonos, inclusive las basuras utilizables de las ciudades, mejores rendimientos que en otras partes. El progreso es bastante grande, desde 1570, como para tener cierta importancia en los primeros avances de la economía del país. Es lo que hace decir a Jan de Vries[25] que en Holanda el capitalismo crece del suelo.

Es verdad que progresos ulteriores, aunque en pequeña escala, inician una revolución agrícola que llegará a Inglaterra, pero ésta es otra historia. Lo importante es que, en contacto con las ciudades, los campos no tardan en comercializarse, en urbanizarse de algún modo y en vivir, como las ciudades, de suministros exteriores. Puesto que de todas maneras los cereales, al menos para la mitad del consumo (ésta es la cifra verídica), deben importarse, la agricultura neerlandesa tiende a orientarse hacia los cultivos más remuneradores: el lino, el cáñamo, la colza, el lúpulo, el tabaco y, por último, las plantas tintóreas, la hierba pastel y la granza, esta última introducida por fugitivos llegados de Flandes[26]. Estos productos tintóreos llegan en el momento oportuno, pues los paños que Inglaterra entregaba crudos, o, como se decía entonces, «en blanco», eran aprestados y teñidos en Holanda. Ahora bien, el enfurtido y la tintura, por sí solos, representaban el doble del coste de producción del paño bruto (materia prima, cardadura, hilado y tejido)[27]. De ahí la decisión de Jacobo I, en 1614, de prohibir la exportación de paños ingleses «en blanco»[28]. Pero el resultado fue un fracaso completo, pues los ingleses no pudieron, en las operaciones de tintura y apresto, competir con los holandeses, quienes tenían las ventajas de su avance técnico y, no menos, de la presencia entre ellos, en su propia tierra, de los productos tintóreos.

En la medida en que ceden al atractivo de los cultivos industriales, los campesinos se dirigen forzosamente al mercado para obtener sus alimentos, así como para sus compras de madera o de turba. Así, salen de su aislamiento. Las grandes ciudades se convierten en puntos de reunión, a veces con su mercado o hasta su feria. Por su parte, los comerciantes a menudo acuden directamente al productor[29].



19. LOS PAISES BAJOS BORGOÑESES EN 1500

La proporción de la población urbana alcanza, en 1500, niveles récord. Más del 40% en Flandes, pero también en la provincia de Holanda. (Tomado de Yan de Vries, The Dutch Rural Economy in the Golden Age, 1500-1700, *p. 83.)*

El aumento de la comercialización rural equivale al aumento de la riqueza rural. «No es raro encontrar aquí campesinos ricos, que tienen cien mil libras o más»[30]. Sin embargo, los salarios rurales tienden a acercarse a los salarios urbanos[31]; gocemos de una observación de Pieter de la Court (1662): «Nuestros campesinos —explica— están obligados a dar sueldos tan grandes a sus obreros y criados, que éstos se llevan una gran parte de sus beneficios y viven más cómodamente que sus amos; se experimentan las mismas dificultades en las ciudades, entre los artesanos y los criados, que son más insoportables y menos serviciales que en cualquier otro lugar del mundo»[32].

Una economía urbana con sobretensión

Comparadas con el resto de Europa, las pequeñas Provincias Unidas están superurbanizadas y superorganizadas, en razón misma de la densidad de su población, «proporcionalmente la mayor de Europa», como dice Isaac de Pinto[33]. Un viajero que, en 1627, va de Bruselas a Amsterdam, «halla todas las ciudades holandesas tan llenas de gente que las que tienen los españoles [en los Países Bajos del Sur] están vacías...; de una a otra de estas ciudades que distan dos o tres horas», encuentra «tal multitud de gente que no hay tantas carrozas [¡y bien sabe Dios si las hay!] en las calles de Roma como hay aquí carretas llenas de viajeros, mientras que los canales que fluyen en todas las direcciones a través de todo el país están cubiertos [...] de innumerables barcos»[34]. ¿Es esto asombroso? La mitad de la población de las Provincias Unidas vive en las ciu-

dades[35]: es el récord. De ahí la multiplicidad de los intercambios, la regularidad de los vínculos, la obligación de utilizar plenamente los caminos del mar, los ríos, los canales y las rutas terrestres, a las que animan, como en el resto de Europa, los transportes campesinos.

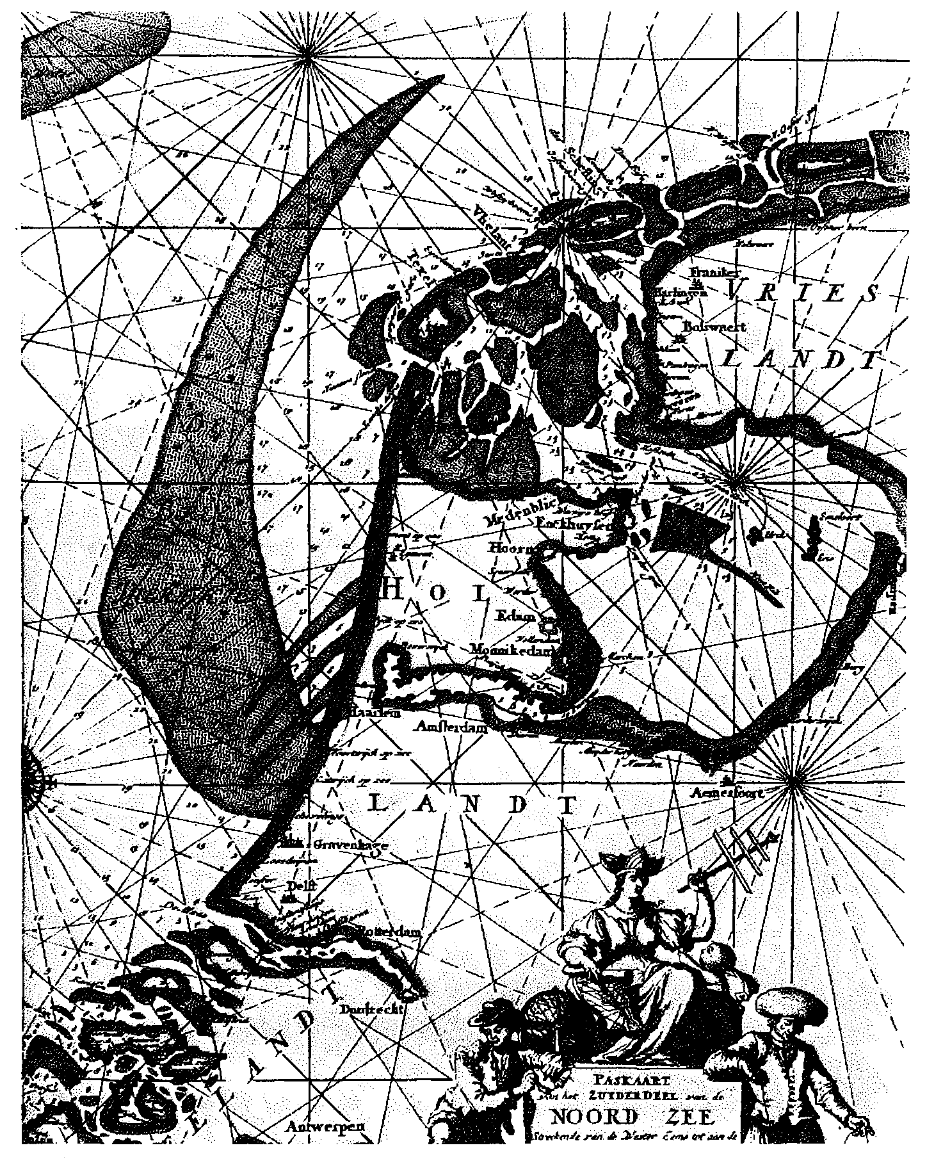
Las Provincias Unidas —Holanda, Zelanda, Utrecht, Güeldres, Overijssel, Frisia y Groninga— son la reunión de siete Estados minúsculos que se consideran independientes y se jactan de actuar en consecuencia. De hecho, cada una de estas provincias es una red de ciudades más o menos cerrada. En Holanda, a las seis ciudades antiguas que tienen derecho a voto en los Estados de Holanda, se agregan otras doce, entre ellas Rotterdam. Cada una de estas ciudades se gobierna a sí misma, percibe sus impuestos, administra justicia, vigila atentamente a su vecina y no cesa de defender sus prerrogativas, su autonomía y su régimen tributario. Y es por esto, particularmente, por lo que hay tantos peajes[36], a decir verdad, «una inmensidad de derechos de peaje»[37] y de molestias en los arbitrios municipales. Sin embargo, esta división del Estado en compartimentos, esta descentralización inverosímil, crea también cierta libertad para los individuos. La burguesía patricia que gobierna las ciudades domina la justicia, castiga a su antojo y exilia a título definitivo de ella o de su provincia a quien quiere, y prácticamente sin apelación. En retribución, defiende a sus ciudadanos, los protege, contra las justicias superiores[38].

Como es menester vivir, las ciudades neerlandesas no pueden escapar a las necesidades de la acción común. «Sus intereses —como dice Pieter de la Court— están encadenados unos a otros»[39] Por pendencieras que sean y celosas unas de otras, la colmena les impone sus leyes, las obliga a aunar sus esfuerzos, a sumar sus actividades, comerciales e industriales. Forman un bloque de poder.

Amsterdam

Estas ciudades, pues, se enganchan unas a otras dividiéndose las tareas, forman redes, ocupan planos superpuestos y constituyen una pirámide. Implican en su centro, o en su cúspide, una ciudad dominante, más pesada e imperiosa que las otras, ligada a ellas. Frente a las ciudades de las Provincias Unidas, Amsterdam tiene la misma posición que Venecia frente a las ciudades de su Tierra Firme... Esa Venecia de la que es, además, una réplica física asombrosa, con sus aguas invasoras que la descomponen en islas, en islotes, en canales y, por último, la rodean de pantanos[40], como sus *vaterschepen*[41], sus lanchones que le suministran agua dulce, como los barcos del Brenta lo hacen para Venecia. El agua salada aprisiona a las dos ciudades.

Pieter de la Court[42] explica que Amsterdam inició su gran historia como consecuencia de un maremoto que «perforó cerca de Texel» el cordón protector de las dunas y creó de golpe el Zuydersee (en 1282); desde entonces, se «pudo pasar el Tey con grandes barcos», y los marinos del Báltico establecieron su lugar de cita y de comercio en Amsterdam, que hasta ese momento sólo era una aldea. Pese a esta ayuda de las fuerzas naturales, la ciudad siguió siendo de acceso difícil, peligroso o por lo menos complicado. Las naves que llegan a Amsterdam deben esperar en el Texel o en Vlie, a la entrada misma del Zuydersee, donde las arenas son una amenaza constante; y las que abandonan Amsterdam deben detenerse en esos mismos puertos para esperar el viento favorable. A la entrada como a la salida, pues, es necesario hacer una pausa, que las autoridades controlan con cuidado. De allí el escándalo, restrospectivamente divertido, que provoca en marzo de 1670 la llegada desenvuelta de una fragata francesa, navío de guerra del rey, por añadidura, que pasa del Texel a Amsterdam sin autorización pre-



Maravilloso mapa de las Provincias Unidas, invadidas por las aguas y las arenas del mar del Norte. Estas rodean las costas y las islas. Mapa editado por Johannes Lootz, hacia 1707, y no difundido. Hay un ejemplar en la Bibliothèque Nationale, Ge DD 172, mapa 52. (Clisé de la B.N.)

via[43]. Una dificultad suplementaria es que las grandes naves comerciales no pueden atravesar los bajíos que se extienden al norte de Amsterdam, sobre el banco de arena débilmente sumergido del Pampius, hasta que hacia 1688[44] se halló una estratagema: dos lanchones —llamados *camellos*— se acercan a la nave demasiado grande por babor y por estribor, tienden cadenas de uno a otro, por debajo de su casco, lo levantan y lo llevan a puerto.

Sin embargo, el puerto de Amsterdam está siempre lleno hasta los topes. «No he visto nada que me haya sorprendido tanto —dice un viajero en 1738—. Es imposible imaginar, si no se ha visto, el soberbio efecto que provocan dos mil barcos encerrados en el mismo puerto»[45]. Un guía de 1701 habla de ocho mil barcos, «cuyos mástiles y jarcias forman como una especie de bosque tan espeso que el sol parece hallar dificultades para penetrar a través de él...»[46]. Dos mil u ocho mil: no andemos con regateos. Lo que está fuera de duda es la multitud de banderas que se observan fácilmente desde la plaza del Dam. Ese barco «que os parece nuevo —explica el mismo guía— es alemán y lleva acuartelado de oro y de gules. El otro [...] es de Brandeburgo, y lleva argén con águila desplegada de sable»; aquél es de Stralsund, tiene un sol cubierto de oro. Y están los de Lübeck, los venecianos, los ingleses, los escoceses, los toscanos, los raguseos (tisú de plata con un escudo y una banda donde está escrito *Libertas*). Hasta hay un «saboyano». Y más lejos se ven grandes naves, especialistas en la pesca de la ballena. Pero no se os explicará lo que son «esos pabellones blancos, puesto que sois francés»[47]. Además, si leéis la *Gazette d'Amsterdam*[48], centenares de naves se disponen a viajar hacia vos, os dicen sus nombres y sus itinerarios. En 1669, llegan al Texel, provenientes de Burdeos, el 8 de febrero, *La Cigüeña, El Carro de Lino, El Sol Naciente, El Zorro de Bilbao, El Doble Cúter de Nantes;* el 12, *La Higuera de la Terceira* y *La Ballena Abigarrada* de Burdeos; un poco más tarde, *El Carro de Heno,* proveniente de Bilbao; *El Lebrel,* proveniente de Calais; *El Cordero Berrendo,* de regreso de Galicia; en junio, *La Maceta de Flores,* «proveniente de Moscovia (sin duda, de Arjánguelsk), donde pasó el invierno; en febrero se ha sabido que *El Tarro de Mantequilla* tocó Alicante». Esta circulación hace de Amsterdam «la tierra general del Universo, la Sede de la Opulencia, el lugar de cita de las riquezas y el afecto del cielo»[49].

Pero no sería así sin el aporte de las Provincias y las ciudades neerlandesas. Estas son la condición *sine qua non* de la grandeza de Amsterdam. Para Juan de Vries, el corazón de lo que llamamos la economía-mundo centrada en Amsterdam no es solamente Holanda, como se dice de ordinario, sino también toda la franja del país neerlandés que tocan los tráficos llegados del mar, Zelanda, Frisis, Groninga y una parte de Utrecht. Sólo Güeldres, los Estados de la Generalidad y Overyssel quedan fuera del gran juego, regiones pobres, arcaicas, «medievales», todavía.

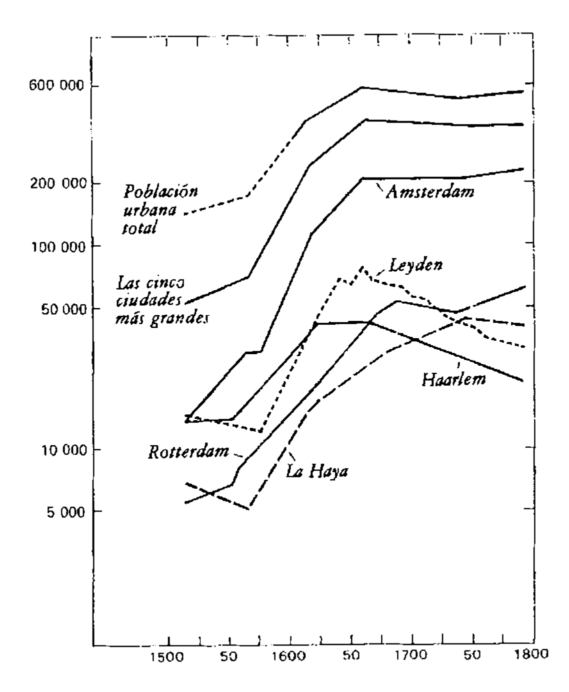
La colaboración entre el «corazón» y Amsterdam llega a una división de tareas: las industrias prosperan en Leyden, Haarlem y Delft; las construcciones navales, en Brill y Rotterdam; Dordrecht vive de un tráfico importante sobre el Rin; Enkhuizen y Rotterdam controlan las pesquerías del mar del Norte; también en Rotterdam, la más poderosa de las ciudades fuera de la metrópoli, se realiza lo mejor del comercio con Francia e Inglaterra; La Haya, capital política, es un poco como Washington en los Estados Unidos de ayer y de hoy. No es, por ende, un azar que la Compañía Oriental de las Indias se divida en cámaras particulares y que, al lado del Banco de Amsterdam, creado en 1609, se funden bancos menos activos pero análogos, en Middleburgo (1616), en Delft (1621) y en Rotterdam (1635). Pierre Baudet puede decir con razón, parafraseando un lema muy conocido relativo a los Estados Unidos y la sociedad Ford, «lo que es bueno para Amsterdam es bueno para las Provincias Unidas», pero Amsterdam se ve obligada a contar con sus colaboradores, a soportar los celos y hostilidades de otras ciudades y, a falta de algo mejor, a adaptarse a ellos.

Una población heteróclita

Las ciudades son consumidoras de mano de obra. El conjunto urbano de las Provincias Unidas sólo prospera gracias al aumento de la población: un millón de habitantes en 1500, dos millones en 1650 (de los cuales un millón vive en las ciudades). Tal progresión no se realiza a partir únicamente de la población local. El progreso de la economía holandesa atrae, reclama, a los extranjeros; en parte, es obra suya. No todos encuentran allí la Tierra Prometida, como es lógico. La prosperidad neerlandesa no dejó de implicar la existencia de un enorme proletariado apiñado en los tugurios y reducido a alimentos inferiores. La pesca de los arenques magros, en el mes de noviembre, «está prohibida en Holanda por los carteles [pero] se la tolera porque sirve de alimento a los pobres»[50]. Todo ello disimulado, como en Génova, por una caridad activa que atempora posibles luchas de clases. Una exposición reciente en el Ayuntamiento de Amsterdam mostró los tristes espectáculos de la miseria en la Holanda del siglo XVII, donde los ricos son más ricos que en otras partes y los pobres tan numerosos y quizás más desdichados que en otros lugares, aunque no sea más que por la carestía obsesiva de la vida.

Pero no todos los inmigrantes van a buscar en Holanda una fortuna dudosa. Muchos de ellos huían de las guerras y las persecuciones religiosas, que fueron un flagelo en los siglos XVI y XVII. Después de la tregua firmada con España en 1609, las Provincias Unidas estuvieron a punto de romper su armonía y de demoler lo que les servía como Estado a causa de la violencia de las querellas religiosas (reexpositores y contrarreexpositores) y políticas (los regentes de las ciudades contra el estatúder Mauricio de Nassau). Pero esta ola de violencia, señalada por la victoria de la ortodoxia protestante en el Sínodo de Dordrecht (1619) y del estatuderato, después de la ejecución, el mismo año, del Gran Pensionario de Holanda, Johan Van Oldenbarnevelt, no duró, no podía durar en un país donde los católicos eran numerosos, donde al este estaban los luteranos y donde los disidentes protestantes permanecían activos. La tolerancia acabó por instalarse y reforzarse, al mismo tiempo que las libertades individuales, favorecidas por la dispersión de la autoridad política. «Los ministros de la religión reformada tuvieron, finalmente, un éxito muy limitado en su intento de transformar la República en un Estado protestante, según el modelo, en cierta medida, de Ginebra»[51].

La tolerancia consiste en aceptar a los hombres tal como son, tanto más cuanto que, obreros, comerciantes o fugitivos, contribuyen a la riqueza de la República. Además, ¿cabe imaginar un «centro» del mundo que no sea tolerante, que no esté condenado a serlo, que no acepte a los hombres que necesita, tal como llegan a él? Las Provincias Unidas fueron seguramente un abrigo, un bote salvavidas. De allí la «gran afluencia de los pueblos a los que la guerra ha obligado a llegar hasta aquí [...], como los peces de la costa de Noruega cuando huelen la proximidad de una ballena»[52]. La libertad de conciencia se impone, se convierte en la regla. «En esta República —escribe un inglés (1672)—, nadie puede quejarse con razón de ver violentada su conciencia...»[53]. U oigamos este testimonio holandés tardío (1705): «Todos los pueblos del mundo pueden allí servir a Dios según su corazón y según el movimiento de su conciencia, y aunque la religión dominante sea la Reformada, cada uno es libre de vivir en la que profesa y se cuentan allí hasta 25 iglesias Católicas Romanas, donde se expresan las devociones tan públicamente como en la misma Roma»[54]. Los historiadores demógrafos conocen mejor que los otros esta diversidad de confesiones, pues se encuentran para sus cálculos (como en Rotterdam)[55] ante una decena de registros diferentes del estado civil (reformados neerlandeses, escoceses y valones, presbiterianos, episcopalianos, luteranos, reex-



20. EL AUMENTO DE LA POBLACION URBANA

Este ascenso, sobre todo en beneficio de Amsterdam, estuvo en el corazón del desarrollo de las Provincias Unidas. (Tomado de Yan de Vries, The Dutch Rural Economy..., op. cit., *p. 89.)*

posicionistas, menonitas, católicos y judíos). Es de señalar que los católicos representan, por lo general, a las clases bajas, sobre todo en el territorio de la Generalidad.

Los inmigrantes se contentan, por lo general, con los oficios más bajos, pero, como dice un holandés en 1662, «el que quiere trabajar en Holanda no muere de hambre [...], y hay hasta quienes extraen las basuras del fondo de los canales con un hierro y redes unidas al extremo de un palo, que pueden ganar medio escudo por día, *cuando quieren trabajar con denuedo*»[56]. He subrayado estas últimas palabras porque el peligro, en efecto, de un salario relativamente alto es que yo puedo, asegurada mi vida de pobre, darme el lujo de no trabajar de manera continua. Y estos pobres son necesarios para tener basureros, peones, mozos de cuerda, descargadores, conductores de embarcaciones a la sirga, segadores que manejen la guadaña en Frisia en la cosecha del heno y cavadores que deben apresurarse a extraer la turba antes de la llegada de las aguas o los hielos del invierno. Estas últimas tareas las llevan a cabo bastante regularmente inmigrantes alemanes, pobres diablos que parecen multiplicarse después de 1650 y que son llamados con el nombre genérico de *Hollandgänger,* los que van a Holanda, a menudo para trabajar en los pólders[57] La Alemania cercana es una reserva de mano de obra barata que suministra a las Provincias Unidas hombres para el ejército, para la flota, para ultramar, para los trabajos de los campos (los *Hannekemaaier*) y las ciudades, adonde afluyen tantos *poepen* y *moffen.*

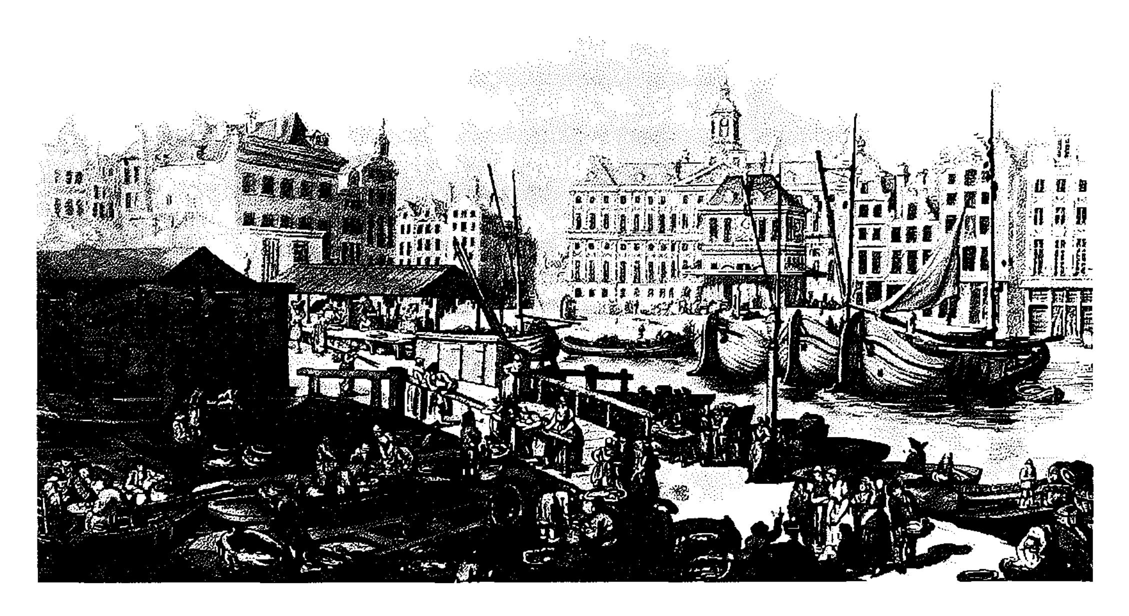
En materia de inmigrantes, se otorga un lugar de honor, como es lógico, a los artesanos, numerosos en los centros textiles de Leyden (sargas, camelotes y paños); en Haarlem (seda y blanqueo de telas); en Amsterdam, donde poco a poco se instalan la

mayor parte de las industrias[58]: tejidos de lana, de seda, de oro y de plata, cintas, cueros dorados, tafiletes, pieles gamuzadas, refinerías de azúcar e industrias químicas diversas; en Saardam, poblado próximo a la gran ciudad donde se sitúa «el mayor astillero naval del mundo». Para todas estas actividades, la mano de obra extranjera fue decisiva. En Haarlem, fueron los obreros llegados de Ypres y de Honschoote los que determinaron el progreso textil de la ciudad. De igual modo, a fines del siglo XVII, la industria de las Provincias Unidas será reactivada y ampliada por la llegada masiva de los protestantes franceses, después de la revocación del Edicto de Nantes (1685).

Entre estas oleadas de refugiados, protestantes franceses, antuerpienses o judíos de la Península Ibérica, se deslizan muchos comerciantes, a menudo poseedores de capitales importantes. Los judíos sefardíes[59], en particular, contribuyeron al progreso de Holanda. Para Werner Sombart[60], aportaron a Amsterdam nada más y nada menos que el capitalismo. Es excesivo, evidentemente. Nadie duda, en cambio, que proporcionaron un apoyo serio a la ciudad, en el terreno de los cambios y más aún en el de las especulaciones bursátiles. Fueron maestros en estas actividades, y hasta sus creadores. Fueron también buenos consejeros, iniciadores de la constitución de redes de negocios a partir de Holanda hacia el Nuevo Mundo y el Mediterráneo[61]. Un libelista inglés del siglo XVII incluso sospecha que los mercaderes de Amsterdam los atrajeron únicamente por interés comercial, «pues los judíos y otros extranjeros les abrieron su propio comercio mundial»[62]. Pero, ¿acaso los judíos, como hombres de negocios avisados, no van regularmente hacia los éxitos económicos? Si llegan a uno u otro país, es porque todo va bien allí, o va mejor. Si se repliegan, no todo va mal, pero menos bien. ¿Comenzaron los judíos a abandonar Amsterdam hacia 1653[63]? En todo caso, treinta años más tarde, en 1688, siguieron a Inglaterra a Guillermo de Orange. ¿Quiere decir esto que, en esa época, pese a las apariencias, Amsterdam estaba menos bien que en los primeros decenios del siglo?

Pero los judíos no fueron los únicos que «hicieron» a Amsterdam. Todas las plazas mercantiles del mundo suministraron su contingente a la ciudad que iba a ser, o era ya, el centro del mundo. El primer papel pertenece, sin duda, a los comerciantes antuerpienses. Tomada el 27 de agosto por Alejandro Farnesio, después de un asedio memorable, Amberes, al capitular, obtuvo condiciones suaves, y particularmente, para sus mercaderes, la posibilidad de permanecer o abandonar la ciudad llevando con ellos sus bienes[64]. Quienes eligieron el exilio en Holanda no llegaron, pues, con las manos vacías: aportaron capitales, capacidades y relaciones comerciales, lo cual fue, sin discusión, una de las razones del rápido despegue de Amsterdam. Jacques de la Faille, comerciante antuerpiense instalado en la capital del Norte no exagera cuando escribe, el 23 de abril de 1594: «Aquí, Amberes se ha convertido en Amsterdam»[65]. La tercera parte de la población, en 1650, es de origen o ascendencia extranjera. La mitad de los primeros depósitos del Banco de Amsterdam, creado en 1609, provienen de los Países Bajos meridionales.

Amsterdam, por consiguiente, crecerá a ritmo vivo (50.000 habitantes en 1600, 200.000 en 1700) y mezclará rápidamente a todas las poblaciones, transformando pronto en verdaderos «*Dutchmen*» a una multitud de flamencos, valones, alemanes, portugueses, judíos y hugonotes franceses. Lo que se elabora, a escala del país entero, es una «nación» neerlandesa. Artesanos, mercaderes, marinos improvisados y peones transformaron el pequeño país, hicieron de él otro país. Pero, ¿acaso el progreso de Holanda no creó también el atractivo y las condiciones del éxito?



Amsterdam: Mercado de los pescados, Ayuntamiento, oficina de pesos. Estampa de Wright y Schutz, 1797. (Atlas van Stolk.)

Ante todo la pesca

Las Provincias Unidas son «el Egipto de Europa», un don del Rin y el Mosa: es así como Diderot[66] subraya el aspecto fluvial y terrestre de las Provincias Unidas. Pero éstas, ante todo, son un don del mar. El pueblo neerlandés «es tan dado a la marina que puede decirse que el agua es más su elemento que la tierra»[67]. En el mar del Norte, a menudo furioso, hizo su aprendizaje en pesca, cabotaje, transporte a larga distancia y guerra marítima: según dicen los ingleses, en 1625, el mar del Norte fue «la academia de los marinos y pilotos de los rebeldes holandeses»[68]. William Temple tiene, pues, razón: «La República de las Provincias Unidas, habiendo salido del mar, también ha sacado su fuerza de él»[69].

Desde siempre, Holanda y Zelanda poblaron con sus pescadores el mar del Norte y los mares vecinos. La pesca es la industria nacional. Al menos cuatro «industrias». La

primera, cerca de las costas y en las aguas dulces, proporciona la provisión diversificada «de peces muy delicados»[70]; es «lo común», pero cuenta, en valor, tanto como la mitad de la «gran pesca», la enorme industria del arenque[71] al lado de la cual parecen modestas, relativamente, la pesca del bacalao y la del bacalao fresco en los mares de Islandia y en el Dogger Bank[72], y la «caza» de la ballena, curiosamente llamada la «pequeña pesca».

Hacia 1595[73], los holandeses habían descubierto el Spitzberg y aprendieron entonces de los pescadores vascos a arponear la ballena[74]. En enero de 1614, esta pesca era concedida como un monopolio a una compañía del Norte, «desde las costas de Novasemble hasta el estrecho de Davis, comprendido el Spitzberg, la isla de los Osos y otros lugares»[75] La compañía fue disuelta en 1645[76], pero Amsterdam conservó celosamente el control y el beneficio[77] de las fantásticas matanzas de ballenas en el Gran Norte, que vertían en ella toneladas de aceite (para la fabricación de jabón, la iluminación de los pobres y el tratamiento de los paños) y quintales de «barbas» de ballena. En 1697[78], año fructífero, «partieron de los puertos de Holanda ciento veintiocho barcos para la "pesca" de la ballena, 7 de los cuales se perdieron en los hielos y 121 volvieron a sus puertos, después de haber capturado 1.255 ballenas, que proporcionaron 41.344 barriles de lardo. Cada barril se vende normalmente a 30 florines, lo que hace un total de 1.240.320 florines. Cada ballena proporciona de ordinario dos mil libras de peso de barbas, estimadas en 50 florines el quintal, lo que hace para las 1.255 ballenas 1.255.000 florines, y las dos sumas dan 2.495.320 florines»[79]. Esta relación indica que, en promedio, un ballenero trae de su campaña una decena de ballenas, aunque en julio de 1698 uno solo de ellos obtuvo 21 en el Texel[80]

Estas riquezas, sin embargo, cuentan poco al lado de la pesca del arenque en el Dogger Bank, a lo largo de las costas inglesas, en el curso de dos temporadas, desde la festividad de San Juan hasta la de Santiago y desde la Exaltación de la Santa Cruz hasta la de Santa Catalina[81]. Durante la primera mitad del siglo XVII, las cifras son fantásticas: 1.500 barcos de pesca, grandes barcos, bastante espaciosos como para permitir a bordo la preparación, la salazón y el embarrilamiento del pescado que las barcas van a buscar a los lugares de pesca y llevan a Holanda y Zelanda (e incluso a Inglaterra, donde el arenque «holandés» es más barato que el de los pescadores ingleses)[82]; en estos 1.500 *buyssen* van 12.000 pescadores y unas 300.000 toneladas de pescado. Revendidos por toda Europa, los arenques ahumados y salados son la «mina de oro» de Holanda[83]. El comercio holandés «disminuiría a la mitad —estimaba Pieter de la Court—, si se suprimiese el comercio de pescados y las mercancías que dependen de él»[84]. Como observaba sin placer sir George Downing (8 de julio de 1661), el «comercio del arenque origina el de la sal; el arenque y la sal han engrosado, por así decir, el comercio holandés en el Báltico»[85]; y el comercio del Báltico, agregaremos nosotros, era la verdadera fuente de la fortuna holandesa.

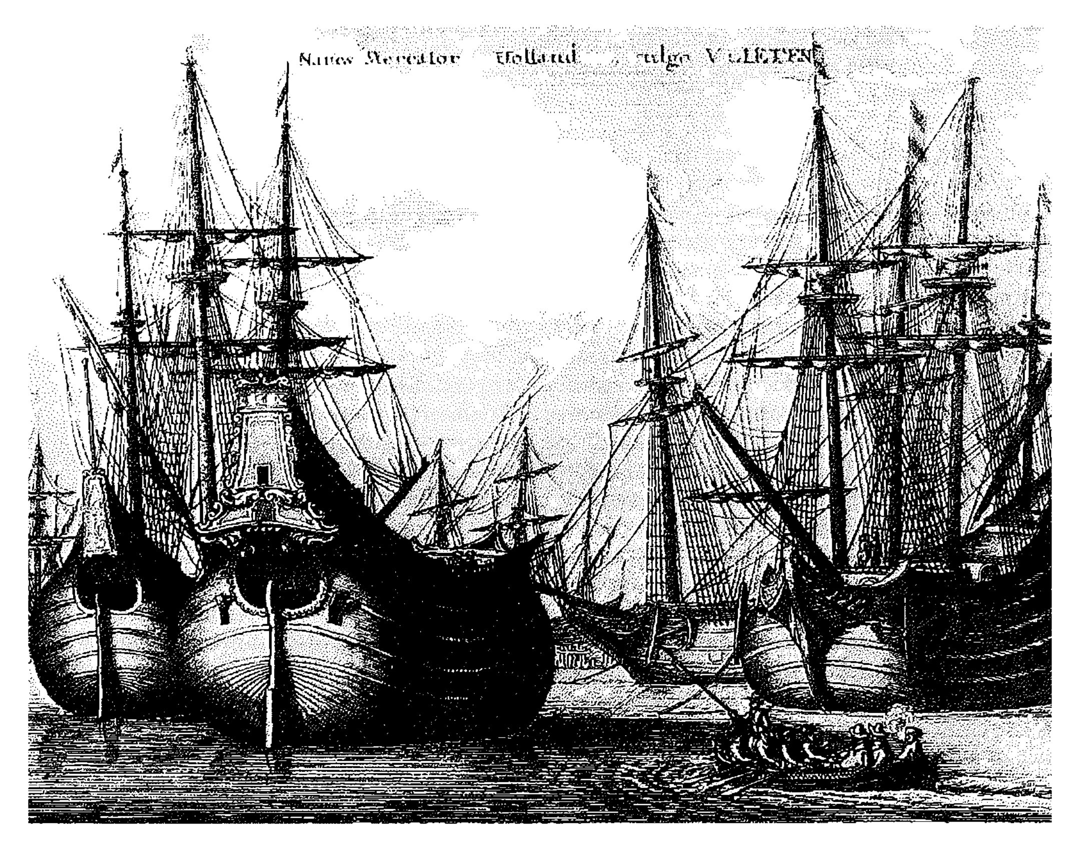
No obstante, ¿no se ha sobrestimado el lugar relativo de la pesca en la economía holandesa? Después del Acta de Navegación de Cromwell y de la Primera Guerra Anglo-holandesa (1652-1654), la pesca milagrosa disminuyó en más de dos tercios[86], y ello, contrariamente a la predicción de Pieter de la Court, sin que se trastorne la maquinaria holandesa. En cuanto a la decadencia de la pesca, se explica por la reducción de los beneficios, consecuencia del alza de los precios y de los salarios. Sólo los abastecedores se ganan todavía la vida. Pero las «exclusiones» se hacen pronto demasiado onerosas. La competencia de la pesca extranjera, francesa, noruega y danesa, hace el resto. Además, las mismas razones producen los mismos efectos, por lo que la pesca inglesa del arenque no logró adquirir un gran empuje, pese a los estímulos de que fue objeto. Y ello, también, por sus costes, demasiado elevados[87]

La flota holandesa

La verdadera herramienta de la grandeza de Holanda fue una flota equivalente, por sí sola, al conjunto de las otras flotas europeas[88]. Una estimación francesa de mayo de 1669[89] —que deja de lado «los *heu* y las pequeñas galeotas [muy numerosas], que no llevan más que un mástil y no pueden hacer largos viajes»— llega, «por una suputación que hallo —dice Pomponne— bastante fundado», a las cifras de «seis mil» para el conjunto de las Provincias Unidas. A 100 toneladas y 8 hombres de tripulación por unidad, eso haría al menos 600.000 toneladas y, quizás, 48.000 marinos, cifras enormes para la época y que, probablemente, apenas exageramos.

A la cantidad se añade la calidad. Desde 1570, los astilleros navales holandeses crearon una nave comercial sensacional, el *Vlieboot,* la «flauta», navío robusto, de flancos abultados, gran volumen y que se maneja con pequeñas tripulaciones: el 20% menos que en barcos de igual tonelaje. Ventaja considerable, si se recuerda que en los largos viajes los costes de personal (salarios y alimentos) fueron durante mucho tiempo el principal de los gastos. Aquí la parsimonia holandesa actúa en pleno: lo común a bordo es lo frugal[90], «pescado y sémola»; hasta los capitanes «se contentan... con un trozo de queso o una tajada de carne de vaca salada de dos o tres años»[91]; nada de vino: un poco de cerveza y, a veces, cuando el mar está agitado, un poco de arac parsimoniosamente distribuido. «De todas las naciones —concluye un francés—, los holandeses son los más ahorradores y los más sobrios, los menos dados al lujo y a gastos inútiles»[92].

Un largo informe francés de 1696 detalla, no sin una pizca de envidia, todas las ventajas de la flota holandesa sobre sus rivales. «Los holandeses sólo navegan para el comercio con flautas que hacen escoltar en tiempo de guerra por fragatas armadas. Son grandes barcos, con grandes bodegas que pueden contener muchas mercaderías, malos veleros en verdad, pero que, aunque de construcción pesada, resisten mejor el mar y no necesitan tantos hombres tripulados *[sic]* como los otros barcos. Los franceses se ven obligados a poner 4 ó 5 hombres de tripulación en los barcos de 20 a 30 toneladas para hacerlos navegar, mientras que los holandeses sólo ponen 2 o, a lo sumo, 3; en un barco de 150 a 200 toneladas, los franceses ponen 10 a 12 hombres, y los holandeses 7 u 8. Los franceses ponen 18, 20 ó 25 hombres en un barco de 250, 300 ó 400 toneladas, y los holandeses sólo ponen 12, 16 ó 18 a lo sumo. El marinero francés gana 12, 16, 18 ó 20 libras de sueldo por mes, mientras el holandés se contenta con 10 ó 12 libras, y los oficiales ganan en la misma proporción. Para la alimentación de los marineros franceses es necesario pan, vino, galleta de trigo puro que sea bien blanco, carne fresca y salada, bacalao, arenque, huevos, mantequilla, guisantes, habas y, cuando comen pescado, es menester que sea sazonado, y sólo lo comen los días de vigilia. Los holandeses se contentan con cerveza, pan y galletas de centeno, a menudo muy negro, pero de un gusto excelente, queso, huevos, mantequilla, un poco de carne salada, guisantes, sémola y comen mucho pescado seco sin sazonar, todos los días, sean o no días de vigilia, lo que cuesta bastante menos que la carne; los franceses, de temperamento más ardiente y activo hacen 4 comidas, mientras los holandeses, de temperamento más frío, hacen 2 o, a lo sumo, 3. Los franceses fabrican sus barcos con madera de roble enclavijada con hierro, lo cual cuesta mucho; la mayor parte de los barcos holandeses, sobre todo los que no navegan más lejos que Francia, están hechos de madera de pino y enclavijados con madera, y, aunque más grandes, su construcción cuesta la mitad que la de los nuestros. También sus aparejos son más baratos, y están más cerca que nosotros del Norte, de donde obtienen el hierro, las anclas, el cáñamo para los cables y cordajes que fabrican ellos mismos, como también las telas para el velamen»[93].



Urcas holandesas. Estampa de W Hollar, 1647. (Atlas van Stolk.)

En efecto, los costes inmejorables de sus astilleros constituyen otra superioridad del armamento holandés, «su secreto es —como dice una corresponsal francesa— hacer vehículos [entiéndase por esto *naves*] más baratos que los otros»[94]. Sin duda, porque la madera para barcos, el alquitrán, la pez, los cordajes, todos estos preciosos *naval stores* les llegan directamente del Báltico, inclusive los mástiles, transportados por barcos especiales[95]. Pero también porque utilizan las técnicas más modernas: sierras mecánicas, máquinas para instalar los mástiles, fabricación de piezas intercambiables y capataces y obreros expertos. Hasta el punto de que los famosos astilleros de Saardam, cerca de Amsterdam, podían comprometerse, «siempre que se les avise con dos meses de antelación, a construir cada semana, por el resto del año, un barco de guerra listo para colocarle los aparejos»[96]. Agreguemos que en Holanda, cualquiera que sea la rama de la actividad, el crédito es fácil, abundante y barato. No es de asombrarse, pues, que desde muy pronto las naves holandesas se exporten al extranjero, particularmente a Venecia, a España y hasta a Malta[97], para las correrías de los caballeros en los mares de Levante.

Por añadidura, Amsterdam se convierte en el primer mercado de Europa para los barcos de ocasión. Si vuestro navío naufraga en las costas de Holanda, en pocos días podéis compraros uno nuevo y, con vuestra tripulación, embarcaros sin pérdida de tiempo; los agentes incluso os habrán procurado un flete. Pero si venís por tierra para hacer vuestra compra, será mejor que llevéis con vos vuestros marinos. Pues en las Provincias Unidas, en materia de transportes, únicamente el hombre no abunda.

Sin embargo, no le pidáis a ese hombre que sea un marino experimentado. A bordo, basta con cubrir adecuadamente los puestos de responsabilidad. Por lo demás, cualquiera hará la tarea. Pero es necesario que alguien la haga. El reclutamiento nacional, efectuado activamente hasta en las aldeas del interior, no basta. Como no había bastado en Venecia ni bastaría en Inglaterra. El extranjero, pues, ofrece sus servicios o se le obliga a prestarlos. A *Hollandgänger* llegados para manejar el pico, la pala o la guadaña, les ocurre que de pronto se encuentran sobre el puente de una nave. En 1667, 3.000 marinos escoceses e ingleses estaban al servicio de las Provincias Unidas[98] y, según una corresponsalía francesa, los equipamientos llevados a cabo por Colbert *habrían* repatriado a Francia a 30.000 marinos, la mayoría al servicio de Holanda[99].

Estas cifras no son seguras, pero es evidente que Holanda sólo asume el transporte por los mares del mundo en la medida en que obtiene de la Europa miserable una mano de obra suplementaria que le es indispensable. Esta no pide más que acudir. En 1688, cuando Guillermo de Orange se dispone a marchar a Inglaterra para expulsar de ella a Jacobo II, las tripulaciones de la flota, que pasará ante las barbas de los barcos de Luis XIV, son reclutadas con cierta facilidad: bastó con aumentar la prima de embarque[100]. En resumen, no fue «la indolencia»[101] sino la miseria de Europa lo que permitió a los holandeses «iniciar» su República. Todavía en el siglo XVIII, la escasez de tripulantes, tan aguda en Inglaterra, se hace sentir siempre en Holanda. Cuando, en tiempos de Catalina II, los barcos rusos hacen escala en Amsterdam, algunos de sus marinos eligen la libertad; los reclutadores holandeses los atrapan al vuelo y, un buen día, los desdichados se encuentran en las Antillas o en el Extremo Oriente pidiendo lastimosamente su repatriación[102].

¿Hubo un «Estado» de las Provincias Unidas?

El gobierno de La Haya tiene fama de débil e inconstante. De donde sería menester concluir que un aparato político insignificante favorece las hazañas del capitalismo, y hasta que es la condición de éste. Sin llegar a esa conclusión, los historiadores ratificarían de buena gana el juicio de P W Klein[103], a saber, que apenas puede hablarse, con respecto a las Provincias Unidas, de «algo que sea un Estado». Menos categórico, Pierre Jeannin[104] se contenta con decir que la prosperidad holandesa no debió prácticamente nada a un «Estado poco capaz de intervenir». Los contemporáneos no pensaban de otro modo. Según Sousa Coutinho, el enviado portugués que negocia en La Haya y trata de sobornar a quien puede, teniendo ese gobierno «tantas cabezas y juicios diferentes, sus representantes raramente se ponen de acuerdo sobre lo que es mejor para ellos»[105] Turgot, hacia 1753-1754, habla de «Holanda, [de] Génova y [de] Venecia, donde el Estado es impotente y pobre, aunque los particulares sean opulentos...»[106]. Para Venecia, el juicio, exacto (todavía) en el siglo XVIII, evidentemente no lo es para la ciudad dominante del siglo XV; pero, ¿lo es para Holanda?

La respuesta dependerá ante todo de lo que se entienda por gobierno o por Estado.

Si, como sucede demasiado a menudo, no se examina conjuntamente el Estado y la base social que lo sustenta, se corre el riesgo de emitir sobre él juicios erróneos. Es verdad que las instituciones de las Provincias Unidas son arcaizantes; por sus raíces, son una herencia bastante vieja. Es verdad que las siete provincias se consideran soberanas y que, además, se dividen en minúsculas repúblicas urbanas. Es verdad, también, que las instituciones centrales, el Consejo de Estado, el *Raad van Staat* (que es, «hablando con propiedad, el superintendente[107] de todos los asuntos de la República»[108], una especie de ejecutivo, o mejor dicho un ministerio de finanzas), y los Estados Generales, que también tienen su sede en La Haya y son una delegación permanente de embajadores de las provincias, es verdad, pues, que estas instituciones no tienen, en principio, ningún poder real. Toda decisión importante debe ser remitida a los Estados provinciales y aprobada por ellos por unanimidad. A causa de los intereses divergentes de provincias este sistema es una fuente continua de conflictos. No son las Provincias Unidas, sino las Provincias Desunidas, decía William Temple en 1672[109].

Estos choques y conflictos internos se traducen, a escala gubernamental, en una lucha sin fin entre Holanda, que utiliza su poder financiero para imponer su *leadership*, y los príncipes de la familia de Orange, que «gobiernan», como estatúderes, cinco de las siete provincias, presiden el Consejo de Estado y comandan las fuerzas armadas de tierra y mar con el título y las funciones de Almirante y Capitán General de la República. La provincia de Holanda, representada por su Gran Pensionario, secretario del Consejo de Estado, defendió siempre la soberanía y la libertad provinciales, pues si el poder central es débil, ella se encuentra en mejor situación para imponer su voluntad, gracias a su enorme superioridad económica y al simple hecho de que proporciona, por sí sola, más de la mitad de las rentas del Estado[110]. El estatúder, por su parte, trata obstinadamente de establecer un poder personal, de aire monárquico, y por ende de reforzar el poder central para contrarrestar el predominio holandés; para ello, se sirve de las provincias y las ciudades que tienen celos de Holanda y de Amsterdam, y que demasiado a menudo son vejadas por ellas.

De esto resultan tensiones y crisis, y la alternancia de los dos rivales a la cabeza del Estado. En 1618, con motivo de la crisis religiosa intensa que opone a arminianos y gomaristas, el príncipe Mauricio de Nassau hizo arrestar al Gran Pensionario de Holanda, Johann Van Oldenbernevelt, quien es condenado a muerte y ejecutado al año siguiente. En julio de 1650, el estatúder Guillermo II intenta dar un golpe de Estado, que triunfa en La Haya, pero fracasa lamentablemente contra Amsterdam. En ese momento, la muerte prematura del príncipe deja el lugar libre a los «republicanos», quienes suprimen el estatuderato y gobiernan casi un cuarto de siglo, hasta 1672. Cuando la invasión francesa, Guillermo III restablece el estatuderato, que adquiere los caracteres de una institución de salvación pública. El Gran Pensionario, Jean de Witt, y su hermano son asesinados en La Haya. De igual modo, bastante más tarde, en 1747, los inquietantes éxitos franceses en los Países Bajos españoles permiten a Guillermo IV restaurar su autoridad[111]. Finalmente, en 1788, la revolución de los «patriotas» neerlandeses, dirigida desde fuera tanto como desde dentro, provoca, por reacción, el triunfo de Guillermo V y desencadena las persecuciones «orangistas».

En líneas generales, la política exterior desempeñó un papel muy importante en estas alternativas. Ya en 1618, ¿el problema no era, más allá de las pasiones religiosas, la decisión de retomar o no la guerra contra España? La victoria del estatúder contra Holanda, favorable, como lo será casi siempre, a la paz, llevará dos años más tarde a la ruptura de la Tregua de Doce Años.

Así, al capricho de las situaciones belicosas que afligen a Europa, el centro de la potencia política en las Provincias Unidas oscila entre el estatuderato, de un lado, y Holanda y la enorme potencia de Amsterdam, del otro. Estas alternancias significan

para los regentes de las provincias y de las ciudades, o bien «purgas», o bien un verdadero sistema de «despojos», para emplear imágenes excesivas extraídas de otras experiencias; en todo caso, decaimientos, pérdidas o ganancias para grupos de la élite social. Salvo para los «veletas»[112], o los prudentes, que siempre salen de apuros, salvo para los muy pacientes: una familia es desplazada por una de estas crisis; una veintena de años más tarde, la crisis siguiente puede restaurarla.

Pero lo importante es que, en uno y en otro caso, las Provincias Unidas hayan cuidado su prestigio y su potencia. Johan Van Oldenbernevelt o Johan de Witt son, al timón, tan firmes como Mauricio de Nassau o Guillermo III. Lo que diferencia a los adversarios son los fines y los medios. Holanda subordina todo a la defensa de sus intereses mercantiles. Quiere salvaguardar la paz y orientar el esfuerzo militar de la República hacia la posesión de una flota imponente, condición de su seguridad (en 1645, esta flota interviene en el Báltico para poner fin a la guerra entre Suecia y Dinamarca, guerra que lesiona los intereses holandeses). Por su parte, las provincias fieles al estatúder se preocupan más del ejército que las protege contra la amenaza de vecinos siempre peligrosos y que brinda una carrera a sus gentilhombres; ellas ceden de buena gana a la tentación de intervenir en el juego continuo de las luchas del continente europeo. Pero, flota o ejército, guerra o paz, *estatúder* o Gran Pensionario, las Provincias Unidas quieren hacerse respetar. ¿Puede ser de otro modo en el centro de una economía-mundo?

Estructuras internas que no cambian

En el interior, los cambios de orientación del poder tuvieron su importancia. Burgomaestres y regidores son destituidos, reemplazados; de ahí una cierta movilidad *en el interior* de la clase privilegiada, una especie de rotación entre los detentadores del poder político. Pero la clase dominante, en su conjunto, se mantiene, obtenga la primacía Holanda o el príncipe de Orange. Como señala E. H. Kossmann[113], «los príncipes de Orange raramente tuvieron el deseo y jamás la capacidad de suprimir la plutocracia de Holanda». Sin duda, como sostiene otro historiador, porque, «en último análisis, ellos mismos eran aristócratas y defensores del orden existente». Quizás, también, porque no podían oponerse a Holanda más que hasta cierto punto y porque su política exterior intervencionista les aconsejaba no poner en tela de juicio el orden interior y los cimientos sociales del país. Cuando el príncipe de Orange, después de haber sido coronado Rey de Inglaterra, volvió por primera vez a La Haya, los Estados Generales le hicieron preguntar si quería ser recibido en su asamblea como Rey de Inglaterra o como almirante y capitán general de la Unión. Respondió que, habiendo conservado con mucho gusto los cargos que él y sus predecesores habían tenido en la República, era en la condición que ellos le otorgaban como deseaba ser recibido, y, en efecto, siguió ocupando su lugar habitual en la asamblea de los Estados Generales, sólo que, en lugar del sillón similar al del presidente que tenía antaño, se le dio uno más elevado y en el que estaban bordadas las armas del Reino de Gran Bretaña»[115]. Detalle de protocolo, pero, a fin de cuentas, ¿no es el respeto de las instituciones, ante todo, la salvaguardia de la oligarquía neerlandesa?

En el siglo XVIII, ésta verá más de una vez una garantía del orden social en la presencia y la acción del estatuderato.

En síntesis, esta clase privilegiada se sitúa en el centro de todo el sistema político.

Sin embargo, no es fácil definirla. Como las instituciones que la llevan y a las que ella anima, viene de lejos, de las «burguesías» patronas de las regidurías, en tiempos de las dominaciones borgoñona y española. La larga Guerra de la Independencia, 1572-1609, aseguró la primacía de esa burguesía; arruinó a la nobleza en la mayor parte de las provincias y, pese a la crisis religiosa de los años 1618-1619, la Iglesia Reformada quedó subordinada a las autoridades provinciales y urbanas. Finalmente, la «Revolución» consagró la potencia de la clase de los regentes, es decir, de la élite política que detenta, en cada ciudad y cada provincia, los cargos importantes y, prácticamente, tiene un poder ilimitado en materia de fisco, de justicia y de actividad económica local.

Esos regentes forman un grupo aparte, por encima de la burguesía mercantil, que no penetra en él a voluntad. Pero los cargos que detentan no alimentan a sus titulares, pues los salarios son irrisorios, y esto descarta a la gente sin fortuna. Forzosamente, de una manera o de otra, los regentes participan en la riqueza en ascenso de las Provincias Unidas. Tienen vínculos con el mundo de los negocios; algunos vienen directamente de él, ya que las familias que se enriquecen se introducen un día en las filas de la oligarquía política aparentemente cerrada, sea por matrimonios, sea en ocasión de la crisis de poder. No por ello esta élite política forma menos un grupo particular, una especie de patriciado. Hay quizás 2.000 regentes, que se cooptan entre ellos, salen de las mismas familias, del mismo medio social (dinero y poder), que están al frente, a la vez, de las ciudades, las provincias, los Estados Generales, el Consejo de Estado, la Compañía de las Indias Orientales y están ligados a la clase mercantil, y que a menudo siguen participando en los asuntos comerciales e industriales; B. M. Vlekke habla de una «oligarquía» de aproximadamente 10.000 personas[116], cifra un poco elevada, a menos que se incluya en ella a los miembros de las familias.

Sin embargo, los regentes, durante el Siglo de Oro, no se entregan a la altanería patricia y la ostentación. Durante largo tiempo, supieron desempeñar el papel de discretos padres de familia frente a una población de cuya acostumbrada insolencia y violento gusto por la libertad nos hablan los contemporáneos. «No es cosa nueva —dice el autor de las *Delicias de Holanda* (1662)— oír a un *gallefretier*[117], en una pequeña disputa con un honesto burgués, proferir estas palabras injuriosas: "soy tan bueno como tú, aunque tú seas más rico que yo [...]" y cosas semejantes que son de difícil digestión. Pero las personas prudentes evitan juiciosamente [*accortement*[118]] tales encuentros, y los ricos se apartan mientras pueden de la comunicación con la gente humilde, para ser más respetados»[119].

Este texto nos sería más útil si dijese algo sobre los motivos de esas «pequeñas disputas». Está claro, sin embargo, que en este supuestamente tranquilo siglo XVII ya existen tensiones sociales. El dinero es el medio de poner a cada uno en su lugar; pero un medio que es prudente disimular. Entonces, ¿fue por gusto o por habilidad instintiva por lo que los ricos, en Amsterdam, parecen haber disimulado durante mucho tiempo, bastante naturalmente y de manera bonachona, su riqueza y opulencia? «Por absoluto que sea el poder del Magistrado —señala un guía en 1701—, no se observa en él ningún boato, y se ve a esos ilustres burgomaestres andar por la ciudad sin ostentación ni

---

La plaza del Dam en Amsterdam en 1659, por Jacob van der Ulft, Chantilly, Museo Condé. (Clisé Giraudon.)

séquito, sin distinguirse en nada de los burgueses sometidos a él»[120]. El mismo William Temple[121] (1672) se asombraba de que hombres tan eminentes como el Gran Pensionario de Holanda, Juan de Witt, o Miguel de Ruyter, el más grande marino de su época, no se distinguían, uno «del más común de los burgueses», y el otro del «más ordinario capitán de barco». Las casas de la Herrengracht, la calle de la gente encopetada, no muestran fachadas magníficas. Y en los interiores no se ve, en el Siglo de Oro, el lujo de los muebles de alto precio.

Pero esta discreción, esta tolerancia y esta apertura comienzan a cambiar con la llegada al poder, en 1650, de los «republicanos». La oligarquía, en efecto, asume desde entonces tareas nuevas y numerosas; se presta a una burocratización que progresa por sí misma y no se retira más que a medias de los negocios. Además, era fuerte la tentación, para toda la sociedad holandesa, prodigiosamente enriquecida, de ceder al lujo. «Hace 70 años —observa Isaac de Pinto en 1771—, los más grandes negociantes [de Amsterdam] no tenían jardines ni casas de campo comparables a las que sus cortesanos poseen hoy. La construcción y el coste inmenso de mantenimiento de estos palacios de hadas, o más bien de estos abismos, no es el mayor mal, sino la distracción y la negligencia que este lujo causa, que significa a menudo un gran perjuicio en los negocios y el comercio»[122]. De hecho, en el siglo XVIII, el comercio se hace progresivamente secundario para los privilegiados del dinero. Los capitales, superabundantes, se apartan de él para ser invertidos en las rentas, las finanzas y los juegos del crédito. Y esta sociedad de rentistas demasiado ricos se cierra cada vez más, se separa progresivamente de la masa de la sociedad.

Este corte destaca profundamente en el dominio de la cultura. Hay, entonces, abandono por la élite de la tradición nacional y aceptación de la influencia francesa, que lo invade todo. La pintura holandesa apenas superará la muerte de Rembrandt (1669). Si «la invasión francesa de 1672 fracasó militar y políticamente, tuvo un éxito total, o casi total, en el plano cultural»[123]. La misma lengua francesa se impone, como en el resto de Europa, y se convierte en un medio más de distanciarse con respecto a las masas populares. En 1673, Pieter de Groot escribía ya a Abraham de Wiquefort: «El francés, que es para los inteligentes, [...] el flamenco, que es para los ignorantes»[124].

El impuesto contra los pobres

Siendo la sociedad holandesa lo que es, no cabe sorprenderse de que el sistema de impuestos no afecte al capital. En el primer rango de los impuestos personales se ubica el *Heere Geld,* al impuesto sobre los criados: 5 florines y 16 sueldos por un criado; 10 florines y 6 sueldos por dos criados; pero por tres, 11 florines y 12 sueldos; y por 4, 12 florines y 8 sueldos; por 5, 14 florines y 14 sueldos. Es decir, un impuesto curiosamente decreciente. También existe el impuesto sobre la renta, pero ¡quién se quejaría de él hoy en día! Es del 1%, o sea, de 15 florines por 1.500 florines de renta, de 12 florines por 1.200... Por debajo de los 300 florines, no hay impuesto. En fin, «los que no tienen ingresos fijos y sólo subsisten por su comercio o la profesión que ejercen son gravados según el producto que, según se estima, pueden retirar de ese comercio o profesión»[125]. Frente a la *estimación* del monto imponible, habrá más de una manera de defenderse. Por último, no hay derechos sucesorios en línea directa, privilegio que tiene su valor, aquí como en Francia[126].

El peso fiscal es arrojado sobre el impuesto indirecto, arma que utilizan tanto los

Estados Generales como las provincias y las ciudades. Es un fuego graneado contra el consumidor. Todos los observadores dicen que ningún Estado, en el siglo XVII y en el XVIII, se halla tan abrumado de contribuciones. En el siglo XVIII, hay impuestos al consumo, llamados sisas, sobre «los vinos y licores fuertes, el vinagre, la cerveza, los cereales de todas clases, las harinas, los frutos, las patatas[127], la mantequilla, la madera para construcción y para quemar, la turba, el carbón, la sal, el jabón, el pescado, el tabaco, las pipas para fumar, el plomo, las tejas, los ladrillos, las piedras de todas clases y el mármol»[128]. Se hizo menester, en 1748[129], poner por tierra este edificio complicado. Pero fue necesario renunciar a ello, pues ningún impuesto general podía absorber tantos impuestos particulares, establecidos progresivamente y a los cuales, bien o mal, el contribuyente se había habituado. Y, sin duda, impuestos múltiples, como otros tantos pequeños soldados, son más fáciles de manejar que un solo gran personaje. En todo caso, el número de estos pequeños soldados es el rasgo principal del sistema fiscal. Un testigo se divierte con ello: «Si una vaca se vende en sesenta francos, habrá pagado ya alrededor de 70 libras del País. Un plato de carne puesto sobre la mesa ha pagado ya alrededor de veinte veces la sisa»[130]. «Además —dice una memoria de 1689—, no hay ninguna clase de productos que no pague el derecho de sisa o consumo; el que se cobra por la molienda del trigo y por la cerveza es tan elevado que iguala siempre al valor cuando está a un precio ordinario; hasta han hallado el medio de encarecer mucho la cerveza, usando con ésta su treta ordinaria, pues para impedir en su país la venta de una mercadería cuya entrada no pueden prohibir abiertamente por sus compromisos, graban su consumo en el país con una tasa tan exorbitante que ningún particular la hace venir para su uso ni hay comerciante que la venda por temor de no hallar comprador»[131].

El impuesto indirecto, factor esencial de la vida cara, abruma sobre todo a los humildes. El rico evita o soporta más fácilmente el golpe. Así, los comerciantes tienen el derecho, en la aduana o el fielato, a declarar el valor de las mercancías que han de ser gravadas. Lo fijan a su antojo[132] y, una vez franqueado el control, no puede efectuarse ninguna verificación. En general, ¿puede imaginarse una sociedad y un Estado más sistemáticamente injustos? Bajo el estatuderato de Guillermo IV, fueron necesarios motines, que él en parte había provocado, para que se diese fin al sistema de contrata de la recaudación de impuestos[133]. Pero la instalación del estanco (50.000 empleados sólo en la provincia de Holanda)[134] no modificó en nada la desigualdad fundamental del sistema.

Y es lógico: el contribuyente rico, que se resiste a un fisco notablemente pertrechado, participa regularmente en los empréstitos de los Estados Generales, las provincias o las ciudades. Hacia 1764, las Provincias Unidas, que cuentan con 120 millones de florines de rentas, tienen una deuda de 400 millones a un interés muy bajo. ¿No es ésta la prueba de que era un Estado fuerte, al que no le falta el dinero para los trabajos públicos, ni para los ejércitos de mercenarios ni para el equipamiento de las flotas? También, un Estado que sabe administrar la deuda pública. «Como nunca hay escasez para el pago de los intereses —explica Issac de Pinto—, eso hace que nadie piense en retirar sus capitales; además de que, si tienen necesidad de dinero, *lo pueden negociar con ventaja*»[135] He subrayado las últimas palabras de Pinto porque explican el siguiente pasaje del *Journal du Commerce* de enero de 1759: «Los fondos públicos en Holanda... no rinden más que el 2,5%, pero ganan el 4 y hasta el 5% en el país»[136], es decir que cuestan 104 ó 105 pero fueron emitidos a 100. Si se necesitan empréstitos, los suscriptores se apiñan. «Una prueba —dice una carta de La Haya de agosto de 1744— de las riquezas de los particulares holandeses y de la gran abundancia de dinero que hay en el país es que los tres millones de rentas vitalicias al 6% y las obligaciones reembolsables al 2,5% han sido adquiridas en menos de diez horas, y si el fon-

do hubiera sido de quince millones, habría ocurrido lo mismo; pero con la caja del Estado no sucede igual que con las bolsas particulares: éstas se hallan llenas y el tesoro está casi vacío; sin embargo, en caso de necesidad, se pueden hallar grandes recursos mediante algún arreglo en las finanzas y sobre todo mediante un impuesto por familia»[137]

Y los «casos de necesidad» no faltan: las guerras son vorágines; más aún, este país «artificial» que son las Provincias Unidas debe reconstruirse cada año. En efecto, «el mantenimiento de los diques y de los grandes caminos cuesta al Estado más de lo que obtiene con [los impuestos sobre] las tierras»[138]. «Sin embargo, el producto del comercio y el consumo es inmenso, pese a la mezquindad de los artesanos, que hace *pároli*[139] a la sobriedad francesa sin presentar las mismas ventajas, pues la mano de obra es allí más cara que en Francia.» Henos aquí otra vez ante el problema de la vida cara. Es normal en el centro de una economía-mundo, y el país privilegiado incluso saca ventajas de ella. Pero, como todas las ventajas, puede invertirse algún día. Quizás no desarrolla sus efectos felices más que sustentada por una producción activa. Ahora bien, en el siglo XVIII, la producción baja, aunque los salarios, según las expresiones de Jan de Vries, permanecen «petrificados», «fosilizados»[140] en niveles altos. Pero, ¿es indicio de un «Estado débil» el que las necesidades de ese Estado sean satisfechas a expensas de la colectividad?

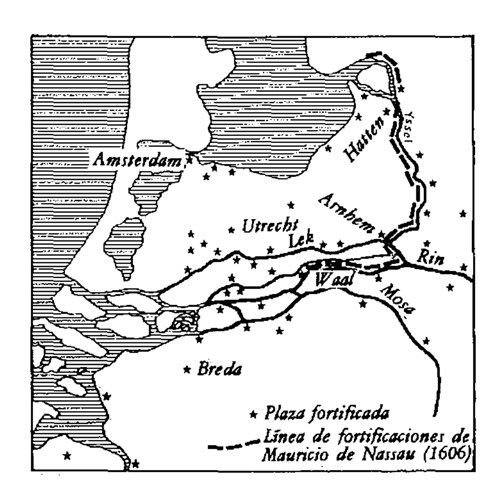
Frente a los otros Estados

Que las Provincias Unidas fueron un Estado fuerte lo muestra su política exterior durante el Siglo de Oro de la República, hasta cerca del decenio iniciado en 1680, cuando empieza a ser evidente la declinación de su importancia en Europa.

De 1618 a 1648, durante la llamada Guerra de los Treinta Años, allí donde nosotros, los historiadores, no vemos en primer plano más que a los Habsburgo o los Borbones, a Richelieu, el conde-duque de Olivares o Mazarino, el papel dominante fue, muy a menudo, el de Holanda. Los hilos de la diplomacia se anudan y desanudan en La Haya. Es allí donde se organizan las intervenciones sucesivas de Dinamarca (1626), de Suecia (1629) y hasta de Francia (1635). Sin embargo, como todo centro del mundo económico que se respete, las Provincias Unidas mantienen la guerra fuera de ellas: en sus fronteras, una serie de fortalezas refuerzan el obstáculo de los múltiples cursos de agua. Mercenarios poco numerosos, pero «muy selectos, muy bien pagados y bien alimentados»[141], entrenados para la guerra más avanzada, se encargan de velar para que las Provincias Unidas sigan siendo una isla protegida.

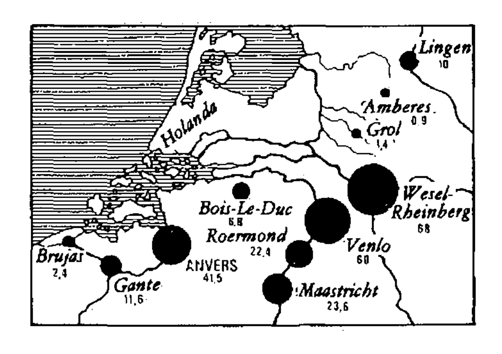
Mirad también cómo la flota de las Provincias Unidas, en 1645, interviene en el Báltico para poner fin a la guerra entre Dinamarca y Suecia, que lesionaba los intereses holandeses. Si las Provincias Unidas se abstuvieron, pese a los esfuerzos de los príncipes de Orange, de toda política de conquista en detrimento de los Países Bajos españoles, no fue por debilidad. ¿Era de interés, para los mercaderes de Amsterdam, ir a liberar Amberes, cuando la desembocadura y el bloqueo del Escalda estaban en sus manos? Mirad cómo, en Münster, los delegados de los Estados multiplicaban las exigencias y los disimulos frente a los franceses: «Es lamentable ver cómo nos tratan estos diputados», escribe Servien[142]. Observad en 1668, para tomar otro punto de referencia, cómo las Provincias Unidas logran sellar la Triple Alianza con Inglaterra y Suecia, y detener los progresos inquietantes de Luis XIV en los Países Bajos españoles. En esos años de 1669 y 1670, decisivos para la historia de Europa, Juan de Witt, el Gran Pensionario

21. LAS PROVINCIAS UNIDAS FRENTE A ESPAÑA



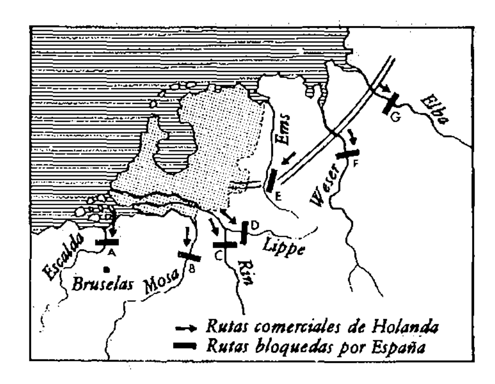
I — LAS PROVINCIAS UNIDAS SE CONSTITUYERON COMO UNA ISLA FORTIFICADA

Durante los últimos decenios del siglo XVI, todas las ciudades de los Países Bajos, como del resto de Europa, se fortificaron «a la italiana», con baluartes y caballeros. En adelante el cañón no puede abrir brechas en ellas como en las ciudades medievales. Sólo se las puede tomar mediante asedios prolongados y costosos. En 1605-1606, Mauricio de Nassau completó esta defensa «modernizada» con la construcción de una barrera continua de fortines y escarpas a lo largo de los grandes ríos, haciendo en las Provincias Unidas una verdadera fortaleza. (Tomado de G. Parker, El ejército de Flandes y el camino español, 1567-1659, *1976, pp. 48-49.)*



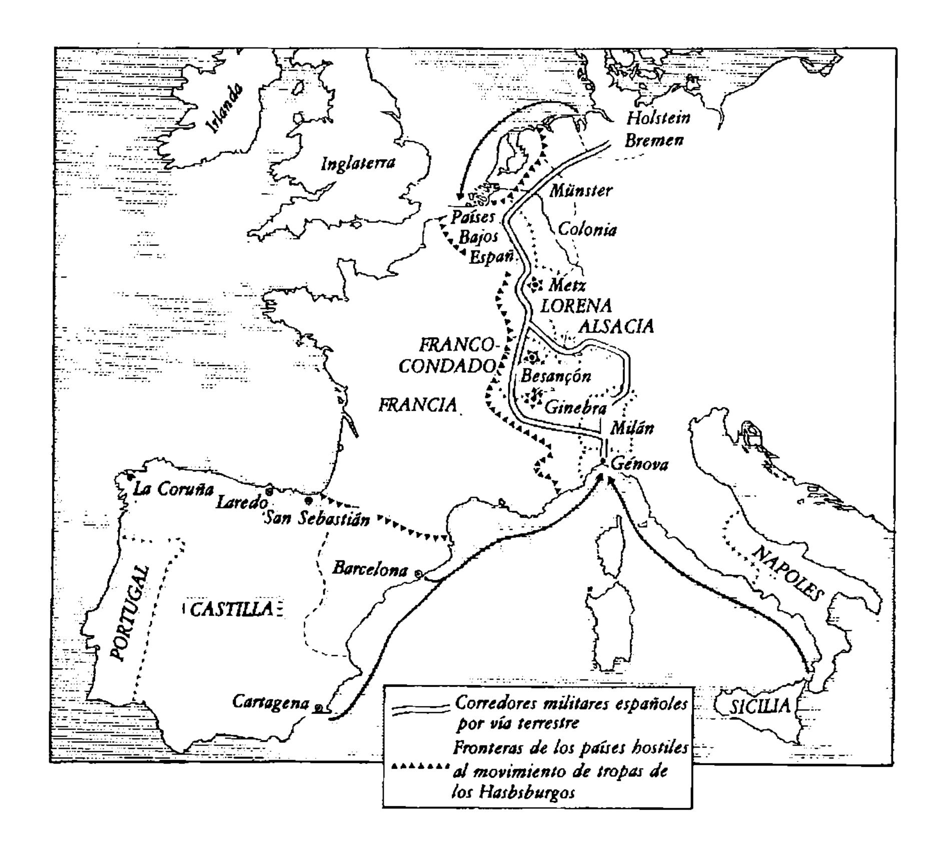
II — LA IMPORTANCIA DEL COMERCIO TERRESTRE PARA LAS PROVINCIAS UNIDAS

El verdadero peligro para las Provincias Unidas consiste en ser cortadas de las vías de agua que las unen comercialmente con los Países Bajos españoles y con Alemania. La importancia de esta unión es señalada por los ingresos de las aduanas bajo control español: 300.000 escudos por año, en 1623 (la reanudación de la guerra de 1621, al expirar la Tregua de los Doce Años, no interrumpió inmediatamente los tráficos en dirección a las Provincias Unidas). Al lado del nombre de cada ciudad se ha puesto la suma pagada por ella en millares de escudos. (Tomado de José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, España, Flandes y el Mar del Norte, 1618-1639, *1975, p. 184.)*



III — UN INTENTO DE BLOQUEO EN 1624-1627

En 1624, los españoles establecieron un bloqueo de las vías de agua y de abastecimiento de ganado en pie de Dinamarca (por la ruta señalada con línea doble). Pero no pudieron mantener esta costosa política después de 1627. ¿Fue a causa de la crisis económica y de la bancarrota del Estado español en ese año? (ibid., *p. 185)*

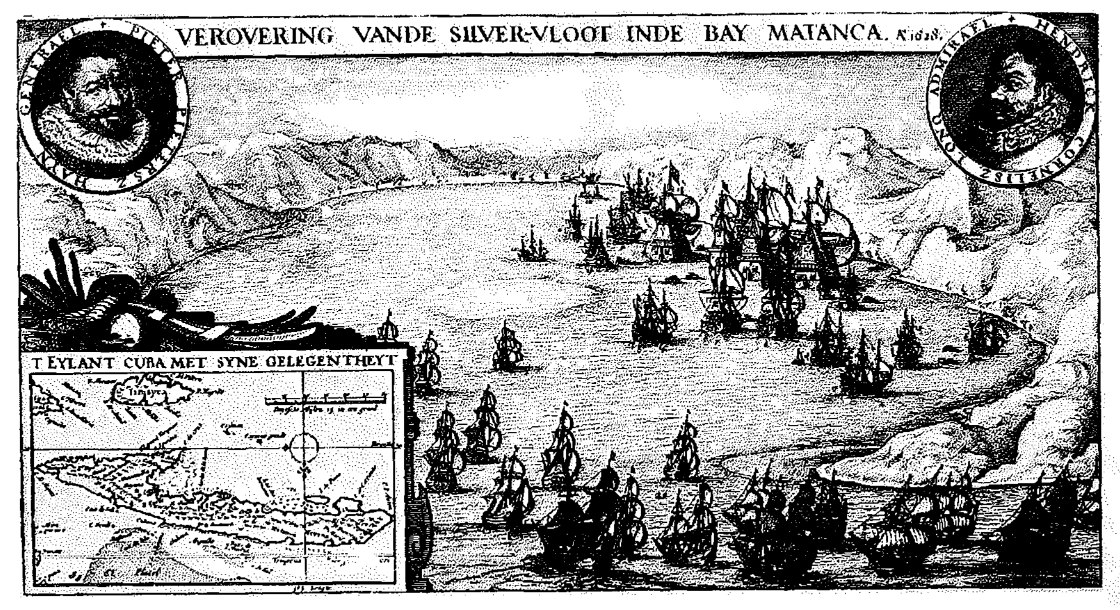


IV — LA TIERRA CONTRA EL MAR

Al haber dificultades en el mar, la guerra española depende del sistema logístico que, apoyado en Sicilia, Nápoles, el Milanesado, el Franco-Condado y los Países Bajos españoles, y asegurado mediante numerosas complacencias o neutralidades en las tierras alemanas, pudo crear corredores permanentes de circulación a través de los Alpes hasta el mar del Norte. Este itinerario español se prolonga en el mapa hasta Holstein, zona de reclutamiento de soldados para el ejército de los Países Bajos (Tomado de G. Parker, op. cit., *p. 90.)*

que tiene en sus manos firmes las fuerzas neerlandesas, y el embajador de Luis XIV, el admirable Arnaud de Pomponne, discuten cortésmente paso a paso. Escuchándolos atentamente, no tengo la impresión de que haya en el holandés el menor complejo de inferioridad frente al representante del Rey Sol. Explica muy sosegadamente (y lúcidamente, a nuestro parecer) al incrédulo embajador por qué Francia no está en condiciones de imponer su voluntad a Holanda.

No, el gobierno neerlandés no es inexistente; es menos un asunto de gobierno que de simple peso económico. En las negociaciones de las Paces de Nimega (1678), de Ryswick (1697) y de Utrecht (1713), las Provincias Unidas siguen siendo una potencia de peso. El ascenso de Inglaterra y de Francia se realiza lentamente, aunque sin duda a sus expensas, y revela cada vez más su insuficiencia y su fragilidad, pero se trata de una evolución cuyos frutos madurarán con lentitud.



Captura de barcos españoles cargados de plata por la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, cerca de La Habana, el 8 de septiembre de 1628. Estampa de Visscher. (Atlas van Stolk.)

La realeza de los negocios

Lo que la política y la vida holandesa no cesan de defender y de salvaguardar, en medio de las peripecias favorables y hostiles por las que atraviesan, es un conjunto de intereses mercantiles. Estos intereses predominan, sumergen todo, lo que no han podido lograr las pasiones religiosas (así, después de 1672) ni las pasiones nacionales (así, después de 1780). Los observadores extranjeros a menudo se declaran escandalizados y, sinceros o no, objetivos o no, nos ayudan a ver un poco más claro.

¿Cómo no asombrarse, en verdad, de que comerciantes holandeses, molestos por la V.O.C.[143] y celosos de sus privilegios, lancen o sostengan con sus propios capitales a las Compañías de Indias rivales, las de Inglaterra, Dinamarca, Suecia, Francia e incluso a la Compañía de Ostende? ¿Que inviertan dinero en la actividad corsaria francesa de Dunquerque, que se ejerce en esa ocasión contra los barcos de sus compatriotas[144]? ¿Que haya comerciantes en connivencia con los corsarios berberiscos que operan en el mar del Norte? (Estos berberiscos, es verdad, son a menudo holandeses renegados.) ¿Que en 1629, después de la captura de galeones españoles cerca de La Habana, los accionistas de la Compañía de las Indias Occidentales exijan el reparto inmediato del botín y, al obtenerlo, creen la primera debilidad de su Compañía[145]? Asimismo, es con armas compradas a los holandeses con las que los portugueses expulsan a éstos de Recife, en 1654, y Luis XIV ataca a la República, en 1672. Durante la Guerra de Sucesión de España, los envíos a las tropas francesas que combaten en Italia se hacen por

intermedio de Amsterdam, para indignación de los ingleses, aliados de los holandeses contra Francia. Es que el comerciante es rey, y los intereses mercantiles desempeñan en Holanda el papel de razón de Estado: «El comercio quiere ser libre», dice Pieter de la Court (1662)[146]. «La ganancia [es] el solo y único Norte que guía a esta gente», exclama La Thuillerie[147], embajador de Francia, en una carta a Mazarino (31 de marzo de 1648). Por la misma época, en 1644, los directores de la Compañía de las Indias Orientales sostenían con energía que «las plazas y fortalezas que los *Heeren XVII*[148] habían conquistado en las Indias Orientales no debían considerarse como conquistas nacionales, sino como la propiedad de comerciantes privados, quienes tenían derecho a venderlas a los que quisieran, aunque se tratase del Rey de España o cualquier otro enemigo de las Provincias Unidas»[149] Los enemigos de Holanda —y ellos forman legión— no tienen ningún inconveniente en extender estas acusaciones levantadas en honor a la verdad, como si los defectos de otros fuesen nuestros méritos personales. Un francés dice: «En Holanda, el interés del Estado en lo tocante al comercio origina el del particular, marchan a la par [lo cual equivale a decir que el Estado y la sociedad mercantil son una y la misma cosa]. El comercio es absolutamente libre, no se prescribe absolutamente nada a los comerciantes, quienes no siguen otra regla que la de sus intereses: es una máxima establecida, que el Estado la considera como algo que le es esencial. Así, cuando el particular parece hacer por su comercio algo contrario al Estado, éste cierra los ojos y finge no percatarse de ello; esto es fácil de comprobar por lo que pasó en 1693 y 1694. Francia carecía de trigo y el hambre era general en las provincias; era el punto álgido de la guerra, era aparentemente el momento fatal para Francia y favorable a los aliados unidos contra ella. ¿Había mayor razón de Estado para los holandeses y para los aliados que contribuir a la pérdida de Francia, para obligarla al menos a aceptar la paz en las condiciones que quisiesen imponerle? Muy lejos de proporcionale trigo, ¿no debían buscar todos los medios para dejarla sin él, si les fuese posible? No ignoraban esta circunstancia política, pues habían hecho publicar rigurosas prohibiciones a todos los comerciantes y dueños de barcos que dependían de su dominación de ir a Francia bajo ningún pretexto; sin embargo, ¿impidió eso la correspondencia de los comerciantes holandeses con los [mencionados] comerciantes franceses para enviarles trigo a Francia, sirviéndose de barcos suecos y daneses, o de sus barcos disimulados con la bandera de naciones neutrales o, en mayor número, con sus propios barcos llevando la bandera holandesa?...»[150].

Sin embargo, en Amsterdam, nadie se molesta en voz alta por estas actitudes ni por las especulaciones o malversaciones en cadena que atestiguan, desde comienzos del siglo XVII, los actos delictivos del agiotista Isaac Le Maire[151]. Los negocios son los negocios. Para los extranjeros, jueces en moralidad, todo puede ocurrir en este país «que no es como los otros». Durante la Segunda Guerra Anglo-holandesa (1665-1667), el embajador francés, el conde d'Estrades, llega incluso a imaginar que se «corre el riesgo de ver a este país sometido a los ingleses. Hay una gran conjura en el Estado para ello»[152].

APODERARSE DE EUROPA, APODERARSE DEL MUNDO

Europa fue la primera condición de la grandeza neerlandesa. El mundo fue la segunda. Pero, ¿esto no ha sido, en parte, la consecuencia de aquello? A Holanda, habiendo conquistado a la Europa mercantil, el mundo se le dio por añadidura. En todo caso, tanto en un lado como en otro, fue con métodos análogos como Holanda impuso su preeminencia o, mejor dicho, su monopolio comercial, cerca o lejos de ella.

Lo esencial se produjo antes de 1585

El Báltico, en la Edad Media, es una especie de América al alcance de la mano. Ahora bien, desde el siglo XV, las naves neerlandesas portadoras de sal y pescado compiten allí con los hanseáticos. En Spira, en 1544[153], Carlos V obtuvo del rey de Dinamarca el libre paso del Sund para los barcos flamencos. Diez años más tarde, después de una gran penuria en sus países, los genoveses y los portugueses de Amberes dirigían sus pedidos de trigo a Amsterdam, convertida ya en esos años, en detrimento de la ciudad del Escalda, en el primer puerto de redistribución del trigo[154], y pronto se la llamará «el primer granero de Europa». Exito enorme, en 1560 los neerlandeses habían atraído hacia ellos el 70% del tráfico pesado del Báltico...[155] Desde entonces, la «captura» está realizada. Los cereales y los *naval stores* —tablones, maderos, mástiles, alquitrán y pez— afluyen a Amsterdam, y este *moeder comercie*[156] absorberá todavía, en tiempos del esplendor neerlandés, hasta el 60% del capital circulante de las Provincias Unidas y empleará hasta 800 naves por año. Para Astrid Friis, la oleada de materias primas provenientes del Báltico fue el motor de los cambios económicos y políticos del siglo XVII[157].

Sin embargo, por importante que sea, no constituye más que una parte del juego neerlandés. El tráfico de los países bálticos, en efecto, no prosperaría plenamente sin la explotación de la lejana Península Ibérica, poseedora del metálico que es, cada vez más, la clave del comercio en el Báltico. Pues es menester forzar los tráficos de los países ribereños y saldar allí el exceso de las compras sobre las ventas.

Pero, precisamente, la redistribución de los cereales bálticos había asegurado el éxito de las naves neerlandesas en el Sur. Así, al triunfar en el Báltico, triunfaron poco después en Laredo, Santander, Bilbao, Lisboa y, más tarde, en Sevilla. Desde 1530, o a lo sumo desde 1550[158], las urcas flamencas aseguran en su mayor parte el tráfico marítimo entre el Norte y los puertos de Portugal y de España. Pronto transportarán los cinco sextos de las mercancías intercambiadas entre la Península Ibérica y el Atlántico Norte: trigo, centeno, *naval stores* y productos industriales de la Europa del Norte (que Sevilla reexporta hacia el Nuevo Mundo), a cambio de sal, aceite, lana, vino y sobre todo metal blanco.

La toma de posesión de esta línea de tráfico coincide, además, con la apertura de la Bolsa de Amsterdam. Otra coincidencia: inmediatamente después de las grandes expediciones de cereales hacia el Mediterráneo (1590-1591), la Bolsa de Amsterdam se reconstruye totalmente (1592)[159] y poco después se funda una Cámara de Seguros (1598)[160].

La unión Norte-Sur fue y siguió siendo vital para los dos participantes, hasta el punto que ni siquiera la revuelta de los Países Bajos (1572-1609) la rompió. La relación entre las provincias en rebelión y el bloque de España y Portugal fue, para retomar una vez más la expresión de Germaine Tillon (a propósito de la Francia y la Argelia de ayer, en 1962), la de enemigos complementarios[161], que no pueden ni quieren separarse. En España, hay irritación, momentos de cólera e incluso medidas represivas anunciadas en alta voz. En 1595, Felipe II hace capturar 400 naves en los puertos de la Península (el comercio con el enemigo no chocaba antaño con las prohibiciones que hoy son la regla), o sea, los dos quintos, se nos dice, de la flota holandesa, que *sería* de un millar de naves a la sazón[162]. Pero los veleros secuestrados, destinados a transportes obligatorios, finalmente son liberados o se liberan. En 1596 y en 1598, los puertos españoles nuevamente les están prohibidos, pero las medidas son inaplicables. De digual modo, los grandes proyectos acariciados durante un momento de negar a los rebeldes la sal de Setúbal o de Cádiz, para ponerlos de rodillas, quedarán en meros planes[163] Además, las salinas de la Francia atlántica, las de Brouage y Bourgneuf, seguían siendo accesibles y proporcionaban, para las salazones del Norte una sal superior a las ibéricas. Finalmente, y sobre todo, España, que antaño se autoabastecía de trigo, desde 1560 es presa de una crisis que desorganiza su agricultura[164]. Se halla a merced del cereal extranjero, que, a fines del siglo XVI, ya no se encuentra en el Mediterráneo. En 1580, cuando la conquista de Portugal, el país ocupado se muere literalmente de hambre; es necesario apelar al Norte, y los pagos, estipulados obligatoriamente en oro, desorganizan hasta en el Mediterráneo las habituales transferencias en numerario del sistema español![165] También pesa el argumento de los consejeros de Felipe II, a saber, que suprimir el comercio con los rebeldes sería privarse de una renta aduanera de un millón de ducados al año[166]. De hecho, España no puede elegir, está obligada a aceptar estos intercambios desagradables pero necesarios. Y las Provincias Unidas están en una situación análoga.

Una investigación española realizada en Sevilla, en 1595[167], revela la presencia en la ciudad de corresponsalías apenas disimuladas de mercaderes del Norte; sus cartas son secuestradas, altas personalidades españolas se hallan comprometidas, pero tan altas que el investigador no osa hablar de ellas. Por esta época, ya se ha realizado la conquista silenciosa de Sevilla por los holandeses[168]. En efecto, hasta 1568, los banqueros genoveses habían financiado el comercio sevillano en dirección a América y permitido a los medios mercantiles del lugar resistir, gracias al crédito, las largas esperas que imponían los interminables viajes a través del Atlántico. Después de 1568, los genoveses renuncian a esta actividad, pues prefieren colocar sus capitales en los préstamos al Rey Católico. Queda libre una plaza, y son los comerciantes del Norte quienes se apoderan de ella: ellos adelantan, no dinero, pues esto se halla todavía fuera de sus medios, sino mercancías que cobran al regreso de las naves. Se anuda un lazo suplementario: de una vez por todas, el Norte se introduce en el comercio español de las Indias. En Sevilla, cada vez más manipulados, los comerciantes españoles se convierten en comisionistas o testaferros necesarios, ya que el comercio de la Carrera de Indias está reservado, legalmente, sólo a los españoles. De ahí el extraño incidente de 1596. En la bahía de Cádiz, sesenta naves cargadas de mercancías destinadas a las Indias son capturadas, después del saqueo del puerto por los ingleses. Los vencedores proponen no quemarlas —valen en total, por lo menos, más de 11 millones de ducados—, a condición de que se les entregue inmediatamente una indemnización de dos millones. Pero no es a los españoles a quienes puede afectar la cuestión: las mercancías pertenecen a los holandeses. ¿Es ésta la razón por la cual el duque de Medina Sidonia, por lo demás amigo —por no decir cómplice— de los holandeses, rechaza la tentadora oferta? En todo caso, las naves ardieron[169]

En suma, el primer avance vasto de Holanda derivó del vínculo asegurado por sus barcos entre un polo norte, el del Báltico y las industrias flamencas, alemanas y francesas, y un polo sur, el de Sevilla, la gran vía de acceso a América. España recibe materias primas y productos manufacturados; los holandeses se aseguran, oficialmente o no, retribuciones en dinero contante y sonante. Y este metal blanco, garantía de su comercio deficitario con el Báltico, es el medio para forzar los mercados y eliminar de ellos la competencia. Sonriamos ante la propuesta del conde de Leicester, quien, enviado por Isabel de Inglaterra, en 1585-1587, a los Países Bajos —por entonces bajo la protección de la Reina—, les sugiere en serio romper definitivamente sus relaciones mercantiles con España[170].

Con toda evidencia, la fortuna de Holanda se construyó a partir del Báltico y de España *a la vez*. No ver más que aquél u olvidar a ésta, es no comprender un proceso en el cual el trigo de un lado y el metal blanco de América del otro desempeñaron papeles indisociables. Si el fraude aumentó su parte en las llegadas del metal precioso a Sevilla (y después de 1650 a Cádiz), fue porque el flujo metálico no cesó de manera catastrófica, como ha demostrado Michel Morineau[171]; si España, seguramente enferma, se decidió o se vio obligada a emitir tantas malas monedas de cobre a partir de 1605[172], fue porque, puesto que la moneda mala desplaza a la buena, España prosigue



Instalaciones holandesas en la isla volcánica de Jan Mayen, al este de Groenlandia, isla donde se producía aceite de ballena. Cuadro de C. de Man, siglo XVII. (Rijksmuseum, Amsterdam.)

a este precio su juego político en Europa. Además, en 1627, el conde-duque de Olivares, desembarazado de los prestamistas genoveses (o abandonado por ellos) apela cada vez más, para el cuidado de las finanzas de Castilla, a los marranos portugueses. Ahora bien, estos nuevos prestamistas están vinculados a los comerciantes y a los capitales del Norte[173]. Situación ambigua y extraña, de la que ya hemos hablado.

Y, finalmente, el impulso suplementario que debía colocar a Amsterdam en el primer plano, ¿no fue acaso dado por España, al destruir el sur de los Países Bajos —donde había persistido la guerra—, al retomar Amberes, el 18 de agosto de 1585, al destruir, sin quererlo, la fuerza viva de esta rival de Amsterdam y al hacer de la joven República el punto de reunión obligatorio de la Europa protestante, a la par que le otorgaba, por añadidura, un amplio acceso al metal blanco de América?

El resto de Europa y el Mediterráneo

Si se dispusiera de mapas sucesivos de la expansión mercantil de Holanda, se vería cómo su imperio se extiende poco a poco a las líneas esenciales del tráfico europeo, a lo largo del Rin, hasta los pasos alpestres, a las importantísimas ferias de Francfort y de Leipzig, a Polonia, a los países escandinavos, a Rusia... En el decenio de 1590 y con la escasez cerealera del Mediterráneo, los veleros holandeses franquean el estrecho de Gibraltar y, como los ingleses que les precedieron una larga veintena de años, frecuentan los grandes ejes del mar a la par que practican, a expensas de las ciudades de Italia, un provechoso cabotaje. Se dice que los mercaderes judíos[174] les ayudaron a penetrar en el Mar Interior, pero fueron llevados a él por la coyuntura. Pronto los acogerán todos los puertos del Mediterráneo, pero, con preferencia a los otros, los puertos berberiscos y Livorno, la extraña ciudad que recrearon los Médicis, y por último las Escalas de Levante y Estambul, donde se les abren las puertas de par en par por las capitulaciones que firman en 1612. No subestimemos, en un balance de conjunto del avance holandés, la parte esencial de Europa y la parte más que notable del Mediterráneo. El éxito de sus navegaciones en el Océano Indico no los ha apartado, como podría creerse, de los negocios tradicionales del Mediterráneo. Rapp incluso ha probado, en un artículo reciente, que tanto Holanda como Inglaterra encontraron en el rico Mar Interior una mina que supieron explotar y que, más que sus actividades atlánticas, les dio su *primer* empuje.

De todas maneras, ¿podían los holandeses, al convertirse en el centro de la economía-mundo europea, despreciar una cualquiera de sus periferias y dejar que organizasen fuera de ellos otro imperio económico, fuese el que fuese, y que hubiera sido su rival?

Holandeses contra portugueses: ponerse en el lugar de otro

Si Europa aceptó, sin percatarse muy bien de ello, las primicias de la dominación holandesa, quizás se debió a que ésta fue discreta, insospechable en sus comienzos, a que Europa, por otra parte, se inclinó por sí sola hacia el Norte, sin ser enteramente consciente de ello, y a que la inversión de la tendencia secular, entre 1600 y 1650, es-

cindió el Continente Europeo en dos: una región que se empobrecía, el Sur, y una región que seguía viviendo mejor de lo normal, el Norte.

Conservar la economía-mundo europea a largo plazo implicaba, evidentemente, el control de su comercio lejano, y por ende de América y Asia. América, tardíamente atacada, escapará al minúsculo adversario, pero en el escenario de Extremo Oriente, en el reino de la pimienta y las especias, de las drogas, las perlas y la seda, los neerlandeses hicieron una entrada brillante, con vigor, y supieron llevarse la parte del león. Allí terminaron de ganar el cetro del mundo.

La aventura fue precedida por viajes de reconocimiento: el de J. H. Van Linschoten[175] en 1582; el de Cornelius Houtman[176] en 1592, digno de una novela de espionaje. El polizón embarcado en un barco portugués llega a las Indias, es descubierto y arrojado a la prisión. Pero tranquilicémonos, mercaderes de Rotterdam pagan su rescate, lo hacen salir de la cárcel y, a su retorno, equipan cuatro naves que le son confiadas y parten de Rotterdam el 2 de abril de 1595. Cornelius Houtman, después de tocar Insulindia en Bantam, estará de vuelta en Amsterdam el 14 de agosto de 1597[177] Es un retorno modesto: menos de cien hombres y algunas mercancías a bordo de tres naves; en total, unos beneficios irrisorios. En el plano económico, el viaje no ha sido rentable. Pero ha aportado la certidumbre de beneficios futuros. Tiene, pues, el cariz de un gran comienzo, que celebra una mala tela del Museo del la Ciudad de Amsterdam.

Sin embargo, no hay nada de sensacional en una expansión que avanzará poco a poco y que, además, en sus comienzos, quiso ser discreta, pacífica, no belicosa[178]. El Imperio Portugués, un anciano de casi cien años, anda más bien mal y es incapaz de cerrar el paso a los recién llegados. En cuanto a los comerciantes de las Provincias Unidas, están dispuestos a emprender conversaciones con el enemigo mismo, para asegurar mejor los viajes de sus barcos. Es lo que hace Noël Caron, agente en Inglaterra de los *Estados rebeldes* [en español en el original] que ha equipado, por sí solo, una nave para las Indias Orientales, colocando en ello todo su haber, su *caudal.* Mantiene correspondencia, a este fin, con un agente español conocido suyo e instalado en Calais[179].

¿Es este deseo de tranquilidad lo que lleva a los barcos neerlandeses a marchar directamente a la Insulindia? A la altura del cabo de Buena Esperanza, se abren varias rutas: una *interior,* pegada a la costa de Mozambique que, hacia el norte, permite llegar a la zona de los monzones y la India; otra *exterior* o, mejor dicho, «de altura», que, por la costa oriental de Madagascar, las Mascareñas y luego el canal que atraviesa la centena de islas e islotes de las Maldivas, continúa, siempre derecho, hasta Sumatra y el estrecho de la Sonda, para llegar a Bantam, el gran puerto de Java; utiliza en su largo recorrido, no los monzones, sino los alisios, los *trade winds* de los marinos ingleses: es el itinerario seguido por Cornelius Houtman, quien, después de una larga travesía por mar abierto, llegó a Bantam el 22 de junio de 1596. ¿Respondió la elección de esta ruta al deseo de evitar la India, donde la presencia portuguesa se hallaba mejor establecida que en otras partes? ¿O hubo, como es muy posible, una elección deliberada a favor de la Insulindia y sus finas especias? Esta ruta, observémoslo, era ya la de los navegantes árabes que llegaban a Sumatra y deseaban, también ellos, eludir la vigilancia portuguesa.

Está fuera de duda, en todo caso, que los comerciantes neerlandeses, al comienzo, acariciaron la esperanza de que sus expediciones pudiesen pasar por operaciones puramente comerciales. En junio de 1595, Cornelius Houtman encontró a la altura del Ecuador, en el Océano Altántico, dos enormes carracas portuguesas que se dirigían a Goa: encuentro tranquilo, con intercambio de «mermeladas de Portugal» por «quesos y jamones», y los barcos no se separan «sin saludarse muy cortésmente, cada uno con un cañonazo»[180]. Sinceramente o no, pero en voz alta, a su retorno a Holanda, en abril de

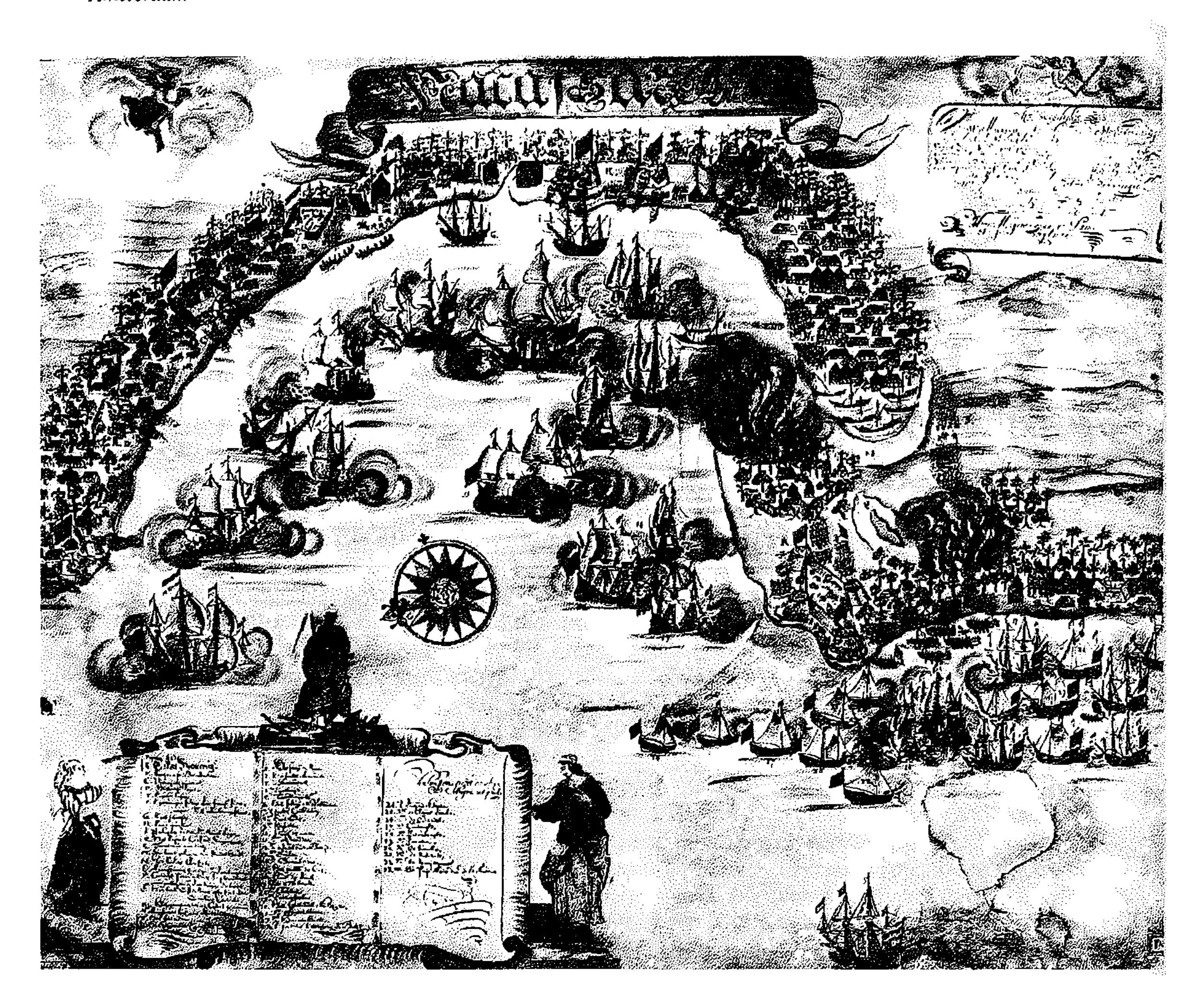
1599, Jacob Cornelius Van Neck[181] se indigna por las habladurías difundidas en Amsterdam por judíos de origen portugués y según las cuales su rico y fructífero cargamento (400% de beneficio) habría sido arrancado por la violencia y el engaño. He aquí algo archifalso, declara, pues siguiendo las órdenes de sus directores, por el contrario, se ha cuidado de no «robar la prosperidad de nadie, sino comerciar según derecho con todas las naciones extranjeras». Ello no impide que, cuando el viaje de Esteban Van den Hagen, de 1599 a 1601, el fuerte lusitano de Amboina sea atacado en buena y debida forma, aunque con pura pérdida[182].

Además, la creación (el 20 de marzo de 1602)[183], por intervención de los Estados Generales, el Gran Pensionario Barneweldt y Mauricio de Nassau, de una Compañía de las Indias Orientales (la V.O.C., es decir, *Vereenigde Oost-Indische Compagnie*), que reúne en un solo cuerpo las compañías anteriores (las *vorkompagnien*) y se presenta como un Estado dentro del Estado, un *staat-builende-staat,* esta creación, pues, pronto iba a cambiar todo. Es el fin de los viajes desordenados: hubo, entre 1598 y 1602, 65 naves enviadas en 14 flotas[184]. Desde entonces no hubo más que una política, una voluntad, una dirección de los asuntos de Asia: la de la Compañía, que, como un verdadero imperio, se puso bajo el signo de la expansión continua.

Sin embargo, la fuerza de las buenas excusas es tal que, todavía en 1608, comerciantes que habían participado en los viajes a Insulindia desde el comienzo seguían rebelándose contra toda violencia, y protestando de que sus naves habían sido equipadas para practicar un comercio honesto, no para construir fuertes o para capturar carracas portuguesas. Conservaban todavía la ilusión por esa fecha —y *a fortiori* cuando se firme, en Amberes, el 9 de abril de 1609[185], la Tregua de los Doce Años, que suspendía las hostilidades entre las Provincias Unidas y el Rey Católico— de que podían tomar tranquilamente su parte del filón asiático. Tanto más cuanto que la tregua no estipulaba nada en lo concerniente a las zonas situadas al sur de la línea ecuatorial. En suma, el Atlántico Sur y el Océano Indico eran zonas libres. En febrero de 1610, un barco holandés, en ruta hacia Insulindia, hizo escala en Lisboa y pidió al virrey el acuerdo del Rey Católico para que la tregua concertada fuese anunciada y notificada en Extremo Oriente, prueba —dicho sea de paso— de que aún se combatía. El virrey pidió a Madrid instrucciones que no llegaron a tiempo, de modo que la nave holandesa, la cual tenía orden de no esperar más de veinte días, abandonó Lisboa sin haber recibido la respuesta esperada[186]. No es más que un hecho de escasa importancia. ¿Prueba un deseo de paz de los holandeses o sencillamente su prudencia?

En todo caso, su expansión adquirió rápidamente el ritmo de una vigorosa explosión. En 1600, una nave holandesa tocaba Kiu Siu, isla meridional del archipiélago japonés[187]; en 1601, 1604 y 1607, los holandeses trataron de comerciar directamente en Cantón y de eludir el puesto portugués de Macao[188]; en 1603, tocaron la isla de Ceilán[189]; en 1604, fracasó uno de sus ataques contra Malaca[190]; en 1605, se apoderaron en las Molucas de la fortaleza portuguesa de Amboina, que fue, así, el primer establecimiento sólido de la Compañía de Indias[191]; en 1610, arrollaron naves españolas en el estrecho de Malaca y se adueñaron de Ternate[192].

Desde entonces, pese a la tregua, la conquista prosiguió, aunque con dificultad; la Compañía, en efecto, no sólo debía luchar contra los portugueses y los españoles (éstos, con base en Manila, actuaban en las Molucas y se aferraron a Tidore hasta 1663)[193], sino también contra los ingleses, quienes, sin un plan siempre bien establecido, aparecían por uno u otro lugar; finalmente, y no en menor medida, contra la masa activa de los comerciantes asiáticos: turcos, armenios, javaneses, chinos, bengalíes, árabes, persas, musulmanes de Gujerat, etcétera. Como Insulindia constituía la principal articulación de un comercio múltiple entre la India, de una parte, y China y Japón, de la otra, dominar y vigilar esa encrucijada fue el objetivo, bien difícil, que se propusieron



Ataque del 8 de junio de 1660 a la ciudad de Macassar, en la isla Célebes, por las naves de guerra holandesas. Destrucción e incendio de las fortificaciones y los barcos portugueses. Sin embargo, los holandeses sólo se apoderarán de la isla en 1667-1669. Dibujo de Fred Woldemar, B.N., C. y Pl., Y 832.(Clisé de la B.N.)

los holandeses. Uno de los primeros gobernantes de la Compañía en Insulindia, Juan Pieterszoon Coen[194] (1617-1623, 1627-1629), juzgó la situación con una asombrosa clarividencia: preconizaba una ocupación efectiva y duradera; recomendaba golpear duramente a los adversarios; y *poblar por demás,* nosotros diríamos *colonizar.* La compañía retrocedió, finalmente, ante el coste de un proyecto tan amplio, y la discusión terminó en desventaja del imaginativo gobernador. Era ya el eterno conflicto entre el colonizador y el comerciante, con respecto al cual, diremos, Dupleix siempre se ha equivocado.

Pero la lógica de las cosas debía conducir poco a poco a lo inevitable. En 1619, la fundación de Batavia concentró en un punto privilegiado lo esencial de la potencia y los tráficos holandeses de Insulindia. Y fue a partir de ese punto estable y de las «islas de las especias» de donde los holandeses tejieron la inmensa tela de araña de los tráficos e intercambios que constituyó finalmente su imperio, frágil, flexible, construido también, como el Imperio Portugués, «a la fenicia». Hacia 1616, ya se habían establecido contactos constructivos con Japón; en 1624, llegaron a Formosa; es verdad que dos años antes, en 1622, había fracasado un ataque contra Macao. Y sólo en 1638 Japón expulsó a los portugueses, y desde entonces sólo consintió en recibir, al lado de los juncos chinos, las naves holandesas. En 1641, los holandeses se apoderaron de Malaca, cuya rápida decadencia aseguraron en su propia ventaja; en 1667, se sometió el Reino de Atjeh, en la isla de Sumatra[195]; en 1669, le llegó el turno a Macassar[196]; en 1682, a Bantam, viejo puerto próspero, rival de Batavia[197]

Pero ninguna presencia en Insulindia era posible sin vinculaciones con la India, que dominaba toda una economía-mundo asiática, desde el cabo de Buena Esperanza hasta Malaca y las Molucas. Lo quisieran o no, los holandeses estaban condenados a ir a los puertos indios. En Sumatra y otras partes, donde los intercambios se hacían con pimienta por telas de la India, no podían resignarse a saldar sus compras con plata o a procurarse de segunda mano las telas de Coromandel o el Gujerat. Por ello, están en Masulipatam desde 1605, en Surat desde 1606[198], aunque su instalación en este último puerto, el mayor de la India, sólo se realiza en 1621[199]. Se fundaron factorías, entre 1616 y 1619, en Broach, Cambay, Ahmedabad, Agra y Burhanpur[200]. En la primitiva y muy fértil Bengala, la penetración fue lenta (en conjunto, no antes de 1650). En 1638, los holandeses hicieron pie en Ceilán, la isla de la canela. «Los bordes de la isla están llenos de ella —decía un capitán a comienzos del siglo—, y de la mejor que hay en todo el Oriente, de modo que cuando se está bajo el viento de la isla se siente su olor desde 8 leguas en el mar»[201]. Pero sólo serán dueños de la isla codiciada en 1658-1661. Luego, forzarán los mercados, reticentes hasta entonces, de la costa de Malabar. En 1665, se apoderarán de Cochin[202].

Fue por los años cincuenta o sesenta cuando el Imperio Holandés adquirió sus verdaderas dimensiones. El desplazamiento de los portugueses, pues, no se hizo al galope. Aunque frágil, sin duda, su imperio fue protegido por su misma extensión; se dispersaba por las dimensiones de un espacio que iba desde Mozambique hasta Macao y el Japón; y no estaba hecho de una materia densa, capaz de caer al primer golpe. Como muestran los papeles de Ferdinand Cron[203], el representante en Goa de los Fugger y los Welser, el servicio de noticias por vías terrestres siempre se adelantó a la marcha de las naves holandesas o inglesas que navegaban hacia el Océano Indico. Así, las autoridades portuguesas estaban prevenidas a tiempo, por vía de Venecia y el Levante, de las expediciones neerlandesas proyectadas contra ellos. En fin, los atacantes no siempre tuvieron los medios y los hombres necesarios para ocupar todos los puntos conquistados a sus predecesores. Su éxito también implicaba su dispersión. En resumen, aunque el ataque holandés comienza desde fines del siglo XVI, en 1632 todavía llegan di-

rectamente la pimienta y las especias a Lisboa[204]. Sólo con la toma de Malaca, en 1641, el Imperio Portugués de Asia queda verdaderamente fuera de juego.

Los holandeses, en general, se ubicaron en el lugar de otro. En 1699, Bonrepaus, el embajador de Luis XIV, los acusaba de haber edificado su fortuna mientras «les fue posible sobre las ruinas de los europeos que se les habían adelantado, para aprovecharse, así, de los esfuerzos que los otros habían hecho para domesticar a los indios, para domarlos, o para aficionarlos al comercio»[205]. Pero si Holanda no hubiese quebrantado y luego arruinado el Imperio Portugués, se habrían encargado de ello los ingleses, que conocían por experiencia al Océano Indico y la Insulindia. ¿Acaso no habían dado la vuelta al mundo Drake, en 1578, y Lancaster, en 1592?[206]. ¿No habían creado los ingleses su Compañía de las Indias Orientales, en 1600, dos años antes de la V.O.C.? ¿No habían capturado, en varias ocasiones, carracas portuguesas ricamente cargadas?[207] Estas enormes carracas, los mayores buques que existían por entonces en el mundo, eran incapaces de moverse con rapidez y de utilizar su potencia de fuego eficazmente; por otra parte, sufrían duramente las interminables travesías del retorno: el hambre, las enfermedades y el escorbuto eran frecuentes en esos viajes.

Si los holandeses no hubieran destruido el Imperio Portugués, los ingleses se habrían encargado de ello. Además, los holandeses, apenas ocupada la plaza, tuvieron que defenderla contra estos adversarios tenaces. Les fue difícil desplazarlos de Japón y la Insulindia, e imposible prohibirles el acceso a la India y rechazarlos decididamente al oeste del Océano Indico, en dirección a Persia y Arabia. Fue necesaria la violencia, en 1623, para expulsarlos de Amboina[208]. Y los ingleses permanecieron todavía largo tiempo en Insulindia, como compradores de pimienta y especias, y vendedores obstinados de las telas de algodón de la India en el mercado abierto de Bantam.

La coherencia de los tráficos en el Imperio Holandés

La mayor riqueza de Asia son los tráficos que se anudan entre sus zonas económicamente diferentes, muy alejadas unas de otras, lo que los franceses llaman el *commerce d'Inde en Inde*, los ingleses el *country trade* y los holandeses el *inlandse handel*. En este cabotaje a larga distancia, una mercancía llama a otra, ésta a una tercera, y así sucesivamente. Nos encontramos allí en el interior de las economías-mundo asiáticas, que forman un conjunto vivo. Los europeos se introdujeron en ellas mucho antes de lo que se dice normalmente: los portugueses, luego los holandeses. Pero estos últimos, quizás a causa de sus experiencias europeas, captaron mejor que otros la manera en que se articulaban entre sí los tráficos de Extremo Oriente. «Llegaron [así] —dice el abate Raynal[209]— a adueñarse del cabotaje de Asia, como se habían apoderado del de Europa», de hecho porque consideraron este «cabotaje» como un sistema coherente, donde era necesario apoderarse de las mercancías clave y de los mercados clave. Los portugueses, que no lo ignoraban, sin embargo no abordaron el problema con esa perfección.

Como en otras partes, en Extremo Oriente los intercambios se basan en las mercancías, los metales preciosos y los títulos de crédito. Los metales preciosos intervienen cuando las mercancías no se truecan en cantidad suficiente. El crédito, a su vez, interviene allí donde la moneda no es adecuada, en razón de su volumen limitado o de su escasa velocidad de circulación, para equilibrar en el acto los balances del comercio. Pero en Extremo Oriente, los comerciantes europeos no disponen del crédito exuberante

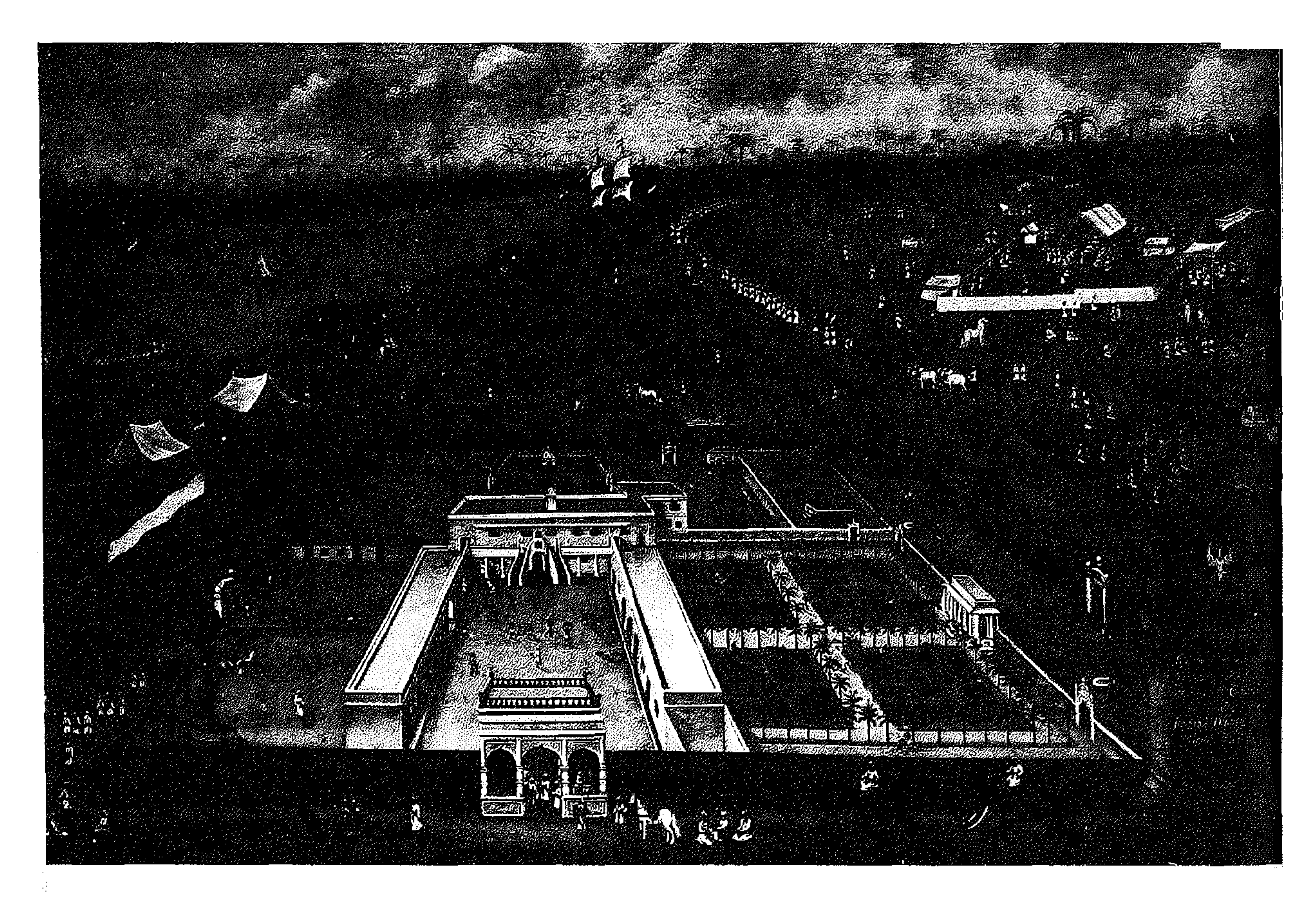
al que están habituados entre ellos. Para ellos, es compensación, paliativo, más que motor. Se dirigen a veces a los prestamistas de Japón[210] o de la India (en Surat[211]), pero estos «banqueros» están mucho más al servicio de los intermediarios locales que de los comerciantes y agentes de Occidente. Finalmente, se impone el recurso a los metales preciosos, principalmente a la plata que los europeos extraen de América y que es el «Sésamo, ábrete» de estos intercambios.

Estas importaciones de Occidente, con todo, son insuficientes. De allí que los holandeses apelasen a todas las fuentes locales de metales preciosos que les ofrecían los tráficos del Extremo Oriente. Así, utilizaron el oro chino (particularmente, para sus compras en la costa de Coromandel) mientras permanecieron en Formosa (a la cual llegaron en 1622 y que fue retomada por el corsario Coxinga en 1661); la moneda fraccionaria de la plata proveniente de minas japonesas tuvo una importancia decisiva de 1638 a 1668, año en que su exportación fue prohibida; el comercio holandés se hizo entonces comprador de *kubangs*, las piezas de oro japonesas. Cuando éstas fueron devaluadas, en el decenio de 1670, pero siguieron siendo estimadas por los japoneses —en sus transacciones— a su precio anterior, la Compañía disminuyó su compras de oro y se volcó de modo masivo a las exportaciones de cobre nipón[212]. No descuidó, naturalmente, el oro producido en Sumatra o en Malaca, ni, a veces, las piezas de oro y de plata que seguía derramando en Arabia (en Moka)[213], en Persia y la India del noroeste el comercio de Levante. Hasta se sirvió del metal blanco que el galeón de Acapulco llevaba regularmente a Manila[214].

En este contexto, la larga crisis que aparta a los holandeses del mercado persa de la seda, a partir de mediados de siglo, tiene otra significación que la que se le podría dar a primera vista. En efecto, en octubre de 1647, un corresponsal del canciller Séguier señala que los holandeses no tienen «interés en ir a buscar las sedas a las Indias Orientales», pues han «dado orden a sus corresponsales en Marsella de comprar y enviarles lo más que puedan de ellas»[215]. Y, efectivamente, las naves holandesas provenientes de la India, en 1648, no llevan ni un solo fardo de seda persa[216]. Como el mercado persa estaba controlado en su origen por comerciantes armenios, en un momento creí que esta crisis se debía a esos asombrosos mercaderes a quienes se les había ocurrido transportar ellos mismos los fardos de seda a Marsella. Pero esta explicación probablemente no sea suficiente. Los holandeses, en discusión con el sha de Irán desde 1643 (sólo se pusieron de acuerdo con él en 1653), no deseaban, en efecto, retirar cantidades demasiado grandes de seda persa (cuyo precio aumentaba, además), porque querían mantener, costase lo que costase, un balance favorable a su comercio, y por ende reembolsos de Persia en piezas de oro y plata[217]. Además, disponían de la seda de China y, más aún, de la Bengala[218], que a mediados del siglo ocupa poco a poco un lugar cada vez más importante en los reembolsos de la Compañía a Europa. Así, no fue la V.O.C. la que sufrió la crisis de la seda persa, sino que, por el contrario, la provocó para conservar una de sus fuentes de abastecimiento de metales preciosos. Resumiendo, los holandeses debieron reajustar constantemente su política monetaria, según los accidentes de una coyuntura cambiante, tanto más cuanto que todo era embrollado cada día por las equivalencias variables entre las innumerables monedas de Asia.

En cambio, el sistema de compensaciones mercantiles establecido por la Compañía funcionó casi sin dificultades hasta el decenio de 1690. Por entonces, comenzaron tiempos difíciles. Pero hasta ese momento los circuitos y redes comerciales neerlandeses en Asia, según los describe el largo y minucioso informe de Daniel Braams[219] (en 1687, precisamente cuando, por una ironía del destino, esa maquinaria demasiado bella está a punto de estropearse), se encadenan en un sistema coherente, fundado como en Europa sobre la eficacia de las conexiones marítimas, del crédito y los adelantos de la metrópoli, y sobre la búsqueda sistemática de situaciones de monopolio.

Aparte del acceso privilegiado a Japón, el único monopolio eficaz y duradero de los holandeses fue el de las especias finas: macis, nuez moscada, clavo de especia y canela. Siempre la solución fue la misma: encerrar la producción en un territorio insular pequeño, conservarlo sólidamente, reservarse el mercado e impedir en otras partes cultivos similares. Así, Amboina se convierte exclusivamente en la isla del clavero, Banda la de la nuez moscada y el macis, Ceilán la de la canela, y el monocultivo organizado hace a estas islas estrechamente dependientes de la importación regular de víveres y productos textiles. Pero los claveros que crecían en las otras islas de las Molucas fueron sistemáticamente arrancados, en caso necesario mediante el pago de una pensión al soberano local; Macassar, en las Célebes, fue conquistada en reñida lucha (1669) porque la isla, abandonada a sí misma, habría servido de puesto de libre comercio de las especias; Cochin, en la India, fue ocupada de modo similar, «aunque su posesión cuesta



Factoría de la V.O.C. en Bengala. Tela de 1665. (Rijksmuseum, Amsterdam.)

más de lo que aporta a la Compañía»[220], pero era el medio de impedir allí la producción competitiva de una canela de segunda calidad pero de menor precio. En la misma Ceilán, isla demasiado grande, conservada al precio de mantener costosas guarniciones, las plantaciones de canela sólo serán autorizadas en superficies pequeñas, a fin de limitar la oferta. Fue, pues, mediante la violencia y una estricta vigilancia como la Compañía mantuvo sus monopolios, con eficacia, pues, a todo lo largo de su existencia, sus beneficios sobre las especias finas fueron siempre elevados[221]. «No hay amantes más celosos de sus queridas —decía un francés en 1697[222]— que los holandeses del comercio de sus especias.»

Por lo demás, la superioridad holandesa se basa en la disciplina, durante largo tiempo ejemplar, de sus agentes y en la prosecución de planes a largo plazo. El historiador, aunque se espante frente a tantas brutalidades, no puede por menos de divertirse ante el entrelazamiento calculado y sorprendente, hasta chusco, de las compras, cargamentos, ventas e intercambios. Las especias finas no tienen solamente buena venta en Holanda; la India consume dos veces más que Europa[223], y en el Extremo Oriente son una moneda de cambio incomparable, la clave de muchos mercados, como el trigo o los mástiles del Báltico lo son en Europa. Hay muchas otras monedas de cambio, siempre que se haya anotado cuidadosamente los lugares y los tráficos privilegiados. Los holandeses compran, por ejemplo, enormes cantidades de telas indias de todas las calidades, en Surate, sobre la costa de Coromandel, en Bengala. En Sumatra, las cambian por pimienta (una ocasión, con ayuda de la política, para obtener un contrato privilegiado), oro y alcanfor; en Siam, venden las telas de Coromandel sin muchos beneficios (hay demasiados competidores), pero también especias, pimienta y coral, y obtienen estaño, cuya producción les está reservada por privilegio y que revenderán incluso en Europa, además de una impresionante cantidad de pieles de ciervo, muy cotizadas en Japón, elefantes, solicitados en Bengala, y mucho oro[224]. El establecimiento de Timor es deficitario, pero la madera de sándalo que se obtiene allí se vende magníficamente en China y en Bengala[225]. En cuanto a ésta, tardíamente abordada pero explotada con vigor, suministra seda, arroz y mucho salitre, que es un lastre perfecto para los retornos a Europa, lo mismo que el cobre de Japón o el azúcar de los diferentes mercados productores[226]. El Reino de Pegu también tiene sus atractivos: en él se encuentra laca, oro, plata y piedras preciosas, y se venden especias, pimienta, sándalo y telas de Golconda y Bengala.

Se podría proseguir por largo tiempo estas enumeraciones: todas las ocasiones son buenas para los holandeses. ¿No tenemos derecho a asombrarnos de que el trigo producido en El Cabo, en Africa del Sur, llegue a Amsterdam? ¿O de que Amsterdam se convierta en un mercado para los *cauris* llevados de Ceilán y de Bengala, y que encuentren en Europa aficionados, entre ellos los ingleses, para el comercio del Africa Negra y la compra de esclavos destinados a América? ¿O también de que el azúcar de China o de Bengala, a veces el de Siam y luego el de Java a partir de 1637, sean alternativamente pedidos o rechazados por Amsterdam, según que su precio sea o no capaz de competir con el del azúcar de Brasil o el de las Antillas? Cuando el mercado de la metrópoli se cierra, el azúcar de las tiendas de Batavia es ofrecido a Persia, a Surat o al Japón[227]. Nada muestra mejor cómo la Holanda del Siglo de Oro vive ya a escala del mundo entero, atenta a una especie de arbitraje y de explotación permanente del mundo.

EXITO EN ASIA, FRACASO EN AMERICA

El problema de los problemas, para la V.O.C., es obtener de sus operaciones en Asia el grupo de mercancías que Europa necesita o, más exactamente, que aceptará consumir. Es el problema de los problemas porque la V.O.C. es un motor de dos tiempos, Batavia-Amsterdam, Amsterdam-Batavia, y así sucesivamente. Ahora bien, el paso mercantil de una economía-mundo (Asia) a otra (Europa) es en sí mismo difícil, como lo demuestran la teoría y la experiencia, y por añadidura los dos cuadros no cesan de actuar uno sobre el otro, como los dos platillos desigualmente cargados de una balanza: basta un peso suplementario sobre uno u otro para que se rompa el equilibrio. Por ejemplo, la intrusión europea en Asia, al crecer, hizo subir en la compra los precios de la pimienta y de las especias, que fueron durante largo tiempo los precios decisivos para las relaciones entre los dos continentes. Pyrard de Laval señala, en 1610, que «lo que antiguamente sólo costaba un sol a los portugueses, ahora les cuesta [a los holandeses] cuatro o cinco»[228]. Por el contrario, los precios de venta bajan en Europa, con las crecientes llegadas de artículos exóticos. Estaba lejos, pues, ese bendito año de 1599, cuando se pagó en Banda 45 reales de ocho por una «barra» (o sea, 525 libras de peso de Holanda) de clavo de especia y 6 reales la barra de nuez moscada. Estos precios no volverían a obtenerse jamás[229].

El tiempo de las luchas y del éxito

En Asia, el monopolio de las especias, la fijación autoritaria de precios, el control de las cantidades comerciales (en caso necesario, destruyendo los excedentes de mercancías[230]) proporcionaron durante mucho tiempo a los holandeses la ventaja sobre sus rivales europeos. Pero, en Europa, la competencia se refuerza con la creación de compañías rivales (todas, poco más o menos, subvencionadas por el capital holandés, que reacciona así contra el monopolio de la V.O.C.); o por la aparición en el mercado de productos análogos a los de Extremo Oriente, pero de otro origen, como el azúcar, el cobre, el índigo, el algodón, la seda, atcétera. Así, no todo está jugado y ganado de antemano. Un viajero holandés[231] explica, además, en 1632: «Es menester no engañarse; cuando se haya llegado al punto de excluir a los portugueses [dueños todavía, por entonces, de Goa, Malaca y Macao, que son otros tantos obstáculos serios], no será posible que estos fondos de la Compañía [holandesa] basten ni siquiera para la sexta parte de este comercio. Por otro lado, aunque se pudiesen recaudar fondos suficientes para emprenderlo, se chocaría con la dificultad de no poder consumir todas las mercancías que se obtienen de él ni deshacerse de ellas.»

De otra parte, una política monopolista de coerción y vigilancia cuesta cara. En Ceilán, por ejemplo, donde la tarea es particularmente ardua, pues el interior montañoso de la isla pertenece al rey de Kandy, quien «jamás ha sido domado, ni por los portugueses ni por los holandeses», la guarnición y el mantenimiento de los fuertes se llevan «casi toda la ganancia que se obtiene de la venta de la canela» cosechada en la isla[232]. Y los campesinos un día se levantan contra la Compañía, a causa de los salarios miserables que les paga. En las islas de Banda, donde los holandeses obtuvieron el monopolio por la violencia, la guerra y la deportación de los indígenas como esclavos a Java,

la V.O.C. registró al comienzo grandes déficits[233]. En efecto, la producción bajó mucho y debió ser reorganizada sobre nuevas bases: en 1636, la población autóctona no era más que de 560 personas por 539 neerlandeses y 834 extranjeros libres, de modo que fue necesario «importar» de Bengala o del Reino de Arakan 1.912 esclavos[234].

Para establecer, consolidar y mantener sus monopolios, la V.O.C. se vio arrastrada a grandes empresas que sólo se terminarán, aproximadamente, con la conquista de Macassar (1669) y la reducción a la obediencia, y pronto a la nada, del gran puerto de Bantam. No acaba nunca de luchar contra la navegación y el comercio de los indígenas, de golpear, deportar y perderse en operaciones policiales y guerras coloniales. En Java, la lucha contra los Estados locales, contra Mataram o Bantam, es una tragedia continua. Alrededor de Batavia, el campo cercano y hasta los suburbios no son seguros[235]. Ello no impide los éxitos, pero aumenta su coste. En Java, las plantaciones de caña de azúcar (desde el primer tercio del siglo XVII) y de los cafetos (a partir de 1706-1711) tienen éxito[236]. Pero es menester hacer de ellos cultivos bajo control y, en 1740, el levantamiento ferozmente reprimido de los chinos conduce a una crisis irremediable en la producción de azúcar; la isla tardará más de diez años en reponerse, y no se repondrá del todo[237].

La historia de la Compañía, lógicamente, es la suma de ventajas y desventajas. En total, el balance es favorable en el siglo XVII. Y fue durante los tres o cuatro decenios que cabalgan alrededor del año 1696 —corte que se desprende de los cálculos extraídos de la contabilidad poco clara de la V.O.C.— cuando la situación se deterioró de manera constante. Kristof Glamman[238] piensa que se produjo entonces una verdadera revolución, atrozmente perturbadora del orden establecido, tanto en los tráficos de Asia como en los mercados de Europa.

En Europa, el hecho decisivo fue la desaparición de la primacía de la pimienta, patente a partir de 1670. En compensación, las especias finas se mantuvieron a buena altura y hasta progresaron relativamente, las telas de la India, sedas y algodones, estampados o crudos, adquieren una importancia creciente y se imponen mercancías nuevas: té, café, laca y porcelana de China.

Si sólo se hubiesen producido estos cambios, seguramente la V.O.C., que siguió el movimiento como las otras Compañías de Indias, se habría adaptado sin muchas dificultades. Pero hubo, además, un trastorno de las antiguas rutas y mercados, y se abrieron brechas en los circuitos demasiado bien pulidos de la Compañía. Como suele suceder en estos casos, el sistema antiguo, al superarse a sí mismo, a veces obstaculizó la adaptación necesaria. Así, la novedad esencial fue, sin ninguna duda, la ampliación del comercio del té y la apertura de China a todos los comerciantes extranjeros. La compañía inglesa se dedicó rápidamente, desde 1698, a un comercio directo (y, por ende, a cambio de dinero)[239], mientras que la V.O.C., habituada a recibir las mercancías chinas por los juncos que llegaban a Batavia y a comprar sobre todo pimienta y un poco de canela, madera de sándalo y coral, se atuvo a un comercio indirecto, por mercancías, que evitaba recurrir al dinero contante y sonante. Finalmente, la unión Bengala-China, té por algodón y por dinero, luego por opio, se hará en beneficio de los ingleses. Golpe tanto más duro para la Compañía Holandesa cuanto que las guerras internas de la India habían arruinado, en el ínterin, la costa de Coromandel, dominio de sus éxitos, si los tuvo.

La V.O.C., expuesta a todas estas competencias, ¿no estaba armada para hacerles frente? Los datos estadísticos muestran que fue capaz, en el siglo XVIII y casi hasta el último día de su existencia, en 1798[240], de enviar a Asia cantidades crecientes de metal blanco. Ahora bien, el metal blanco, en un Extremo Oriente transformado e incluso transtornado, fue la clave de todos los problemas. Sin embargo, en el curso del siglo XVIII, la V.O.C. no cesa de deteriorarse, y la explicación de tal declinación es difícil de descubrir.

Grandeza y decadencia de la V.O.C.

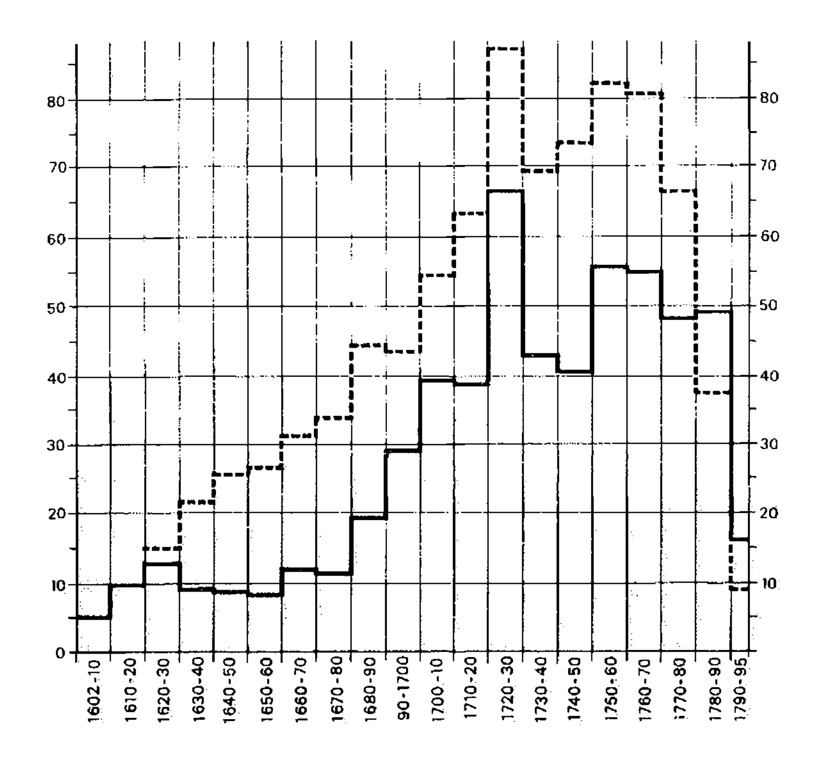
¿Cuándo se manifiesta el reflujo? El estudio de la contabilidad de la Compañía haría aparecer como punto de ruptura el año 1696. Pero, ¿no es una fecha demasiado precisa? K. Glamman[241] introduce una cuarentena de años a un lado y a otro del año 1700, lo cual es más razonable.

Además, fue bastante tarde cuando los contemporáneos tuvieron la sensación de un deterioro grave. Así, en 1712, en Dunquerque, a la que Luis XIV, para lograr la paz, sacrificará a Inglaterra, todavía preocupada aunque sobre ella se eleve por entonces un sol totalmente nuevo, dos hombres charlan, uno de ellos un insignificante personaje, informador del revisor Desmaretz, el otro un Mylord Saint-John. «Habiéndole respondido —escribe el francés— que el restablecimiento de su comercio de las Indias [el de los ingleses] por la pérdida de los holandeses es un remedio seguro para tranquilizar a la nación británica e inducirla a todo, me dijo llanamente que los ingleses venderían sus camisas por lograrlo»[242]. Por consiguiente, ¡no pensaban haberlo conseguido todavía! Doce años más tarde, en 1724, Ustariz, juez cualificado, no vacilaba en escribir: «Su Compañía de las Indias [la de los holandeses] es tan poderosa que el comercio de las otras Compañías de Indias es poca cosa en comparación con el suyo»[243]

Las cifras que se conocen no dirimen verdaderamente el problema, aunque al menos hablan de la magnitud de la empresa. Al comienzo, en 1602, dispone de un capital de 6,5 millones de florines[244], dividido en acciones de 3.000 florines, o sea, diez veces más que la Compañía Inglesa, creada dos años antes y que tanto debería sufrir por esta escasez de fondos[245]. Un cálculo de 1699 afirma que ese capital inicial, que luego no será reembolsado ni aumentado, corresponde a 64 toneladas de oro[246]. Hablar de la V.O.C. es, desde el comienzo, hallarse frente a cifras voluminosas.

No cabe asombrarse, pues, de que, en 1657 y 1658, años que señalan récords, la Compañía haya enviado a Extremo Oriente dos millones de florines en oro, en plata y en lingotes[247]. Nos enteramos sin sorpresa de que en 1691 mantenía al menos 100 barcos[248], más de 160 según un documento francés serio (1697), que llevaban de 30 a 60 cañones cada uno[249]. Si se les atribuye 50 hombres de tripulación en promedio[250], se llegaría a un total de 8.000 marinos. A ellos hay que añadirles los soldados de las guarniciones, las cuales comprenden, además, «muchas gentes del país que portan armas y a quienes ellos [sus amos holandeses] hacen marchar a la cabeza cuando hay que combatir». En tiempo de guerra, la Compañía puede añadir a sus fuerzas 40 grandes barcos: «A más de una testa coronada de Europa le sería difícil hacer otro tanto»[251]. J. P. Ricard (1722) se extasía al comprobar *de visu* que sólo «la Cámara de Amsterdam emplea en sus almacenes a más de 1.200 personas, tanto en la construcción de barcos como en todo lo que es necesario para equiparlos». Un detalle le llama la atención: «Hay 50 hombres que, durante todo el año, no hacen más que clasificar y mondar las especias»[252]. Ciertamente, las cifras globales nos serían más útiles. Jean-François Melon[253], el antiguo secretario de Law, nos dice (1735): «Todos estos grandes establecimientos no llegan a emplear 80.000 hombres», ¡como si esta cifra no fuese prodigiosa! Y, sin duda, inferior a la realidad: hacia 1788, la Compañía muere literalmente bajo el pulular de sus empleados, y Oldecop[254], el cónsul ruso en Amsterdam, apunta la cifra de 150.000 personas. En todo caso, de una investigación[255] realizada ampliamente, surge un resultado: un millón de personas transitaron, en los siglos XVII y XVIII, por los barcos de la V.O.C., es decir, 5.000 por año. Es difícil, a partir de estas cifras, estimar la población holandesa de Asia, pero ciertamente fue muy superior a la población portuguesa, que, en el siglo XVI, *habría* sido en total de 10.000 personas[256], a las que se sumaba, como para los holandeses, la masa de auxiliares y servidores indígenas.

Se ha hablado también de dividendos enormes, que Savary ha calculado en promedio del 20 al 22%, entre 1605 y 1720[257]. Pero es necesario ver las cosas más de cerca. En 1670, hubo reembolsos considerables y, con la euforia que siguió a la victoria sobre el rey de Macassar, se procedió a un «reparto» que se elevó al 40%. De golpe, las acciones suben en la bolsa «al 510%», siendo 100 la paridad en el momento de la creación de la V.O.C., en 1602. Es un buen aumento, pues «desde que yo estoy aquí —señala Pomponne— no habían pasado de 460». Pero, según nuestro informador, «es-



1 Las naves neerlandesas empleadas en el comercio de India en India (según F. S. Gaastra)

1641	56	*barcos*
1651	60	
1659	83	
1670	107	
1680	88	
1700	66	
1725	52	
1750	43	
1775	30	
1794	2	

22. CONTABILIDAD DEL DESTINO DE LA V.O.C.

Un equipo de historiadores neerlandeses (Bruyn, Schöffer y Gaastra) ha comenzado a contabilizar la actividad de la V.O.C. en los siglos XVII Y XVIII. Según este cuadro, hacia 1680-1690, el número de las naves de la V.O.C. utilizadas en el Extremo Oriente comienza a disminuir, señal de la regresión del comercio de India en India. El gráfico indica, con trazo continuo, las expediciones de metales preciosos de la metrópoli a Asia; en trazo punteado, los reintegros de mercancías, evaluadas según el precio de partida, *en millones de guilders. La expansión comercial aparece como continua. Pero la relación entre las dos curvas es, por el momento, difícil de establecer, pues no se han tenido en cuenta las mercancías expedidas desde la metrópoli ni los metales preciosos provenientes del comercio de India en India.*

te gran reparto, así como estos nuevos beneficios, sólo equivalen a un año común del precio diferente al que las acciones han sido vendidas y de los repartos que se han hecho desde hace 30 años, y aquellos a quienes ellas pertenecen han sacado un interés por su dinero de más del 3 o el 4%»[258] Para que esta frase embrollada se haga clara, es menester recordar que el «reparto» no se calcula sobre la cotización de la acción en la bolsa, sino sobre la paridad, 3.000 florines. Si poseo una acción que vale 15.300 florines, en 1670, cobro un cupón del 40% sobre el «viejo capital», es decir, 1.200 florines, un interés excepcional del 7,84%. En 1720, para una acción cotizada en 36.000, el reparto, que fue también del 40% ese año, representaba el 3,33% de interés[259].

Esto significa que:

1) La Compañía se ha privado de las ventajas que habrían resultado de un aumento de su capital. ¿Por qué? No se nos da ninguna respuesta. ¿Quizás para no aumentar la importancia de los accionistas, bastante regularmente mantenidos aparte? Es posible.

2) Hacia 1670, según la cotización de la Bolsa, el capital total de las acciones es del orden de los 33 millones de florines. ¿Es porque esta suma, por sí sola, es demasiado pequeña para la especulación salvaje de los holandeses, que invierten principalmente, en Amsterdam, en valores ingleses?

3) Por último, si los 6,5 millones primitivos han rendido, en promedio, 20% al año, los accionistas han recibido bastante más de un millón de florines por año. No obstante, historiadores y observadores contemporáneos concuerdan en decirnos que la distribución de los dividendos (a veces pagados en especias o en títulos del Estado) no pesó mucho en las dificultades de la V.O.C. Ahora bien, un millón de florines no sería nada despreciable si los beneficios de la Compañía eran tan modestos como dicen algunos.

De hecho, el problema está allí. ¿Cuales son los beneficios de la Compañía? La respuesta parece imposible de dar, no solamente porque las investigaciones son aún insuficientes y la documentación a veces ha desaparecido; no solamente porque la contabilidad conservada no corresponde a las normas de un balance actual y omite, tanto en el activo como en el pasivo, artículos importantes (capital fijo, por ejemplo, construcciones y naves, mercancías y dinero contante que viajan por mar, capital de los accionistas, etcétera[260]); sino sobre todo porque el sistema mismo de contabilidad impide todo balance de conjunto y, por ende, todo cálculo preciso de los beneficios reales. Por razones prácticas (sobre todo, distancia, dificultad de conversión de las monedas, etcétera), la contabilidad fue prisionera de la bipolaridad estructural de la empresa: están las cuentas de la *factory Nederland*, para usar el lenguaje de Glamman, la cual hace anualmente el balance global de las seis cámaras; están las cuentas del gobierno de Batavia, que recibe los libros contables de todas las factorías de Extremo Oriente y elabora entonces el balance anual de las actividades de ultramar. El único vínculo entre las dos contabilidades separadas es que las deudas de una, llegado el caso, son pagadas por la otra, pero cada una ignora el funcionamiento interno de la otra, las realidades que cubren sus excedentes o sus déficits.

Johannes Hudde[261], presidente de los *Heeren XVII* a fines del siglo XVII, era tan consciente de ello que trabajó en una revisión completa del sistema. Pero no tendría éxito, por mil razones y dificultades reales. Quizás también porque los directores de la Compañía no estaban muy interesados en presentar al público cuentas claras. Desde el comienzo, en efecto, hubo conflictos entre los *Heeren XVII* y los accionistas que pedían cuentas y consideraban insuficientes sus dividendos. Y, contrariamente a la Compañía Inglesa, que desde un principio se halló en dificultades por exigencias de este orden (y por los reembolsos que exigían los accionistas poco deseosos de financiar operaciones militares en Asia), la Compañía Holandesa tuvo siempre la última palabra; sus accionistas no pudieron recuperar sus fondos más que revendiendo sus acciones en el

mercado bursátil. En síntesis, las cuentas presentadas por la dirección de la Compañía fueron elaboradas para ocultar muchos aspectos de la empresa.

Lo que surge de los balances que han sido estudiados, para nuestra sorpresa, es la modicidad de los beneficios durante el siglo de las transacciones fáciles, el XVII. El autor de la presente obra siempre ha sostenido que el *comercio lejano* fue una especie de superlativo en la historia de las empresas mercantiles. ¿Se habrá equivocado? Ha sostenido que era la ocasión, para algunos privilegiados, de realizar en su beneficio acumulaciones considerables. Ahora bien, allí donde no hay beneficios o sólo hay muy escasos beneficios, ¿puede haber enriquecimiento de particulares? Volveremos pronto a estas dos cuestiones.

¿Por qué el fracaso del siglo XVIII?

El mejor resumen contable del problema nos lo suministran los cálculos de B. Van der Oudermeulen[262], en 1771, elaborados para ciertos años a partir de documentos hoy desaparecidos. Entre 1612 y 1654, el total de beneficios realizados habría sido de 9.700.000 florines para 22 años, o sea un beneficio anual modesto, ligeramente inferior, en promedio, a 441.000 florines. La Compañía habría ganado, entonces, tres veces menos que sus accionistas; ¿es concebible? De 1654 a 1674, la masa de los beneficios se eleva a 11.300.000, o sea un beneficio anual de 538.000 florines. De 1674 a 1696, el total es de 19.000.000, y el beneficio anual de 826.000. Después de 1696 comienza el descenso; hacia 1724, se pasaría por la situación cero. Luego, la Compañía no cesó de endeudarse, y gallardamente. Pide préstamos hasta para pagar los dividendos de los accionistas; son procedimientos de bancarrota. Durante el verano de 1788, la situación será sencillamente catastrófica: «La Compañía de las Indias Orientales libraría 15 millones de letras de cambio sobre el Estado, pagables en cuatro o cinco años. Esto le permitiría sobrevivir. Pero, de hecho, su deuda, que es de 90 millones [de florines], se elevará, así, a 150»[263]. ¿Por qué la V.O.C. llegó a semejante desastre financiero?

La única explicación plausible —pero, ¿puede haber sólo una explicación?— es la que expone Kristof Glamann[264]: hubo una disminución del comercio de India en India, o al menos de los beneficios que proporcionaba este comercio nutricio. Es un hecho que el polo de Batavia no cesa de endeudarse y los *Heeren XVII* compensan sus pérdidas, durante un tiempo, con los beneficios florecientes todavía de la *factory Neederland* (favorecida en parte por el aumento de los precios) y, luego, dejando aumentar su propia deuda. Pero, ¿cómo explicar el retroceso del *inlandse handel*? Cuando todo está en alza, durante la segunda mitad del siglo XVIII, no puede deteriorarse por el solo hecho de la coyuntura. El fallo está sobre todo, estima K. Glamann[265], en la competencia de las otras Compañías, de la Inglesa en particular, y en la revolución de los tráficos y los mercados, mal comprendida por los responsables de Batavia. Así, los *Heeren XVII* tratarán en vano de persuadirlos de la superioridad del comercio directo con China, sin postas en Insulindia. Seguramente, la competencia inglesa se vio facilitada por ello[266].

Pero el retroceso holandés también fue originado por los fraudes bien conocidos de los agentes de la V.O.C. A diferencia de la *India Company* Inglesa, la Compañía Holandesa no les otorgó el derecho a hacer por su propia cuenta el comercio *de India en India*. Y la corrupción que nunca estuvo ausente en las Indias neerlandesas hizo su obra. ¿Es necesario creer que, en los comienzos, la Compañía tuvo servidores excepcionales?

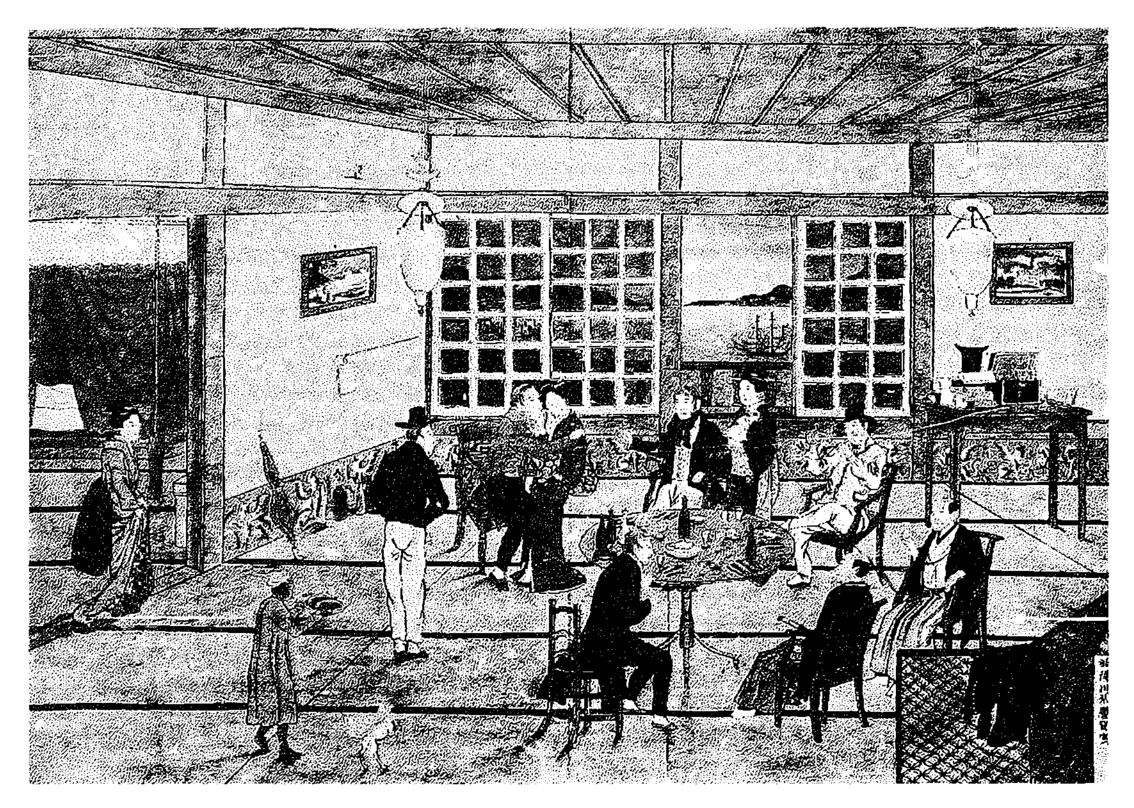


Cómo los chinos representaban a los holandeses. Porcelana de la Compañía de Indias, época Khang-Hi, Antigua Colección Espíritu Santo de Lisboa. (Foto Conocimiento de las Artes.)

El abate Raynal[267], en su célebre obra *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes* (1770), afirma que no hubo en sus filas fortunas ilícitas y fraudulentas antes de 1650, que los holandeses de esos primeros decenios eran de una frugalidad y una integridad sin igual. ¿Es posible? En 1640, J. B. Tavernier se permitía dudarlo, y se conoce al menos el caso de Pieter Neys, gobernador de Fuerte Zelandia en Formosa, en 1624, quien, tan estúpido como venal, declaraba con simpleza que no había ido a Asia para volver con las manos vacías[268]. En todo caso, el lujo y la corrupción aumentaron en gran medida en la segunda mitad del siglo. Los documentos oficiales lo señalan (1653-1664)[269]. Daniel Braams sólo lo dice a medias en su informe de 1687. Sin embargo, llega a hablar de «servidores de la Compañía poco honestos» o, más púdicamente, de la competencia «de otros negociantes», de la imposibilidad «de impedir que los particulares perjudiquen el comercio de la Compañía», a causa de la cantidad de abras cómodas que hay en esta costa de Insulindia y de los «grandes beneficios... [que] los incitan a cometer fraudes en la medida en que pueden»[270]

Hubo un cambio económico, pues, cuya génesis no está clara, pero también un cambio de la sociedad colonial que vive a millares de leguas de Holanda, y un choque más que probable entre esta sociedad y la oligarquía de Amsterdam. De un lado, rentistas tranquilos imbuidos de su importancia y su respetabilidad; del otro, medios coloniales de menor *standing*, agentes surgidos de abajo y, en cierto modo, una sociedad heterogénea y *cosmopolita*. Amsterdam y Batavia son dos polos económicos, pero también dos polos sociales de la arquitectura imperial de las Provincias Unidas. Hubo cesura, oposición, como lo dice Giuseppe Papagno en su brillante esbozo[271]. La desobediencia, el contrabando, la semiindependencia y el desorden se instalan en Insulindia, donde las «colonias» holandesas llevan, seguramente, una gran vida. El lujo llamativo de los barrios bellos de Batavia, ya conocido en el siglo XVII, no hace más que crecer y embellecerse con los años. Dinero, alcohol, mujeres, ejércitos de servidores y esclavos: Batavia reinicia la aventura extraña, caprichosa y mórbida de Goa[272]. No dudemos de que en Batavia una parte del déficit de la Compañía se transforma sin ruido en fortunas particulares.

Pero, ¿no ocurre lo mismo en el otro extremo de la cadena, en la sociedad sólida y todavía austera de la Holanda del Siglo de Oro? La cuestión decisiva es saber quién compra los productos que llegan de Extremo Oriente y en qué condiciones. Las ventas de la Compañía se efectúan, ya por contratos, ya por subastas en sus tiendas, siempre en lotes muy importantes y generalmente a un sindicato de grandes negociantes[273]. Los *Heeren XVII* no tienen derecho a figurar entre los compradores, pero éstos pertenecen a un grupo social y hasta familiar. Y, pese a las protestas de los accionistas, la prohibición no alcanza a los administradores de las diversas cámaras, los *bewindhebbers*, estrechamente ligados a los patriciados de las ciudades mercantiles. En estas condiciones, resultará menos asombroso que los contratos vayan tan a menudo unidos a promesas de suspensión de las ventas de la Compañía durante plazos de uno o dos años (lo que asegura al grupo de compradores el dominio tranquilo del mercado) o de promesas de pedidos a las Indias de tales o cuales cantidades de una mercancía determinada. Si la Compañía ofrece un producto del que un gran comerciante de Amsterdam posee un *stock* considerable, como por azar no se presenta ningún comprador y, finalmente, será dicho comerciante el que lo comprará, con sus propias condiciones. De manera significativa, los mismos nombres reaparecen entre los socios interesados en las transacciones de la Compañía. Los *Heeren XVII*, a quienes regañan tan fácilmente los accionistas, son los hombres de los grandes mercaderes capitalistas, y eso desde el comienzo de las operaciones provechosas. Violet Barbour y K. Glamann ofrecen numerosos ejemplos. Que estos mercaderes —como el riquísimo negociante y *bewindhebber* Cornelis Bic-



En la isla de Deshima, durante los meses de prisión de la escala, los holandeses se distraen, como pueden, con cortesanas japonesas. No faltan las botellas. Ambiente japonés, suelo recubierto de tatamis, pero mesas y sillas de Occidente. Tokio, Gijutsu Daigaku. (Foto T. Chino, Tokio.)

ker[274]— compren indiferentemente, en el siglo XVII, pimienta, especias, telas de algodón, seda y, por añadidura, comercien en Rusia, en España, en Suecia o en Levante —lo que prueba su no especialización, y luego, en el siglo siguiente se especializan, lo que prueba una modernización de la vida mercantil— no cambia en nada nuestro problema: la V.O.C. es una máquina que se detiene allí donde comienza el beneficio de los monopolios mercantiles.

Este mecanismo de apropiación en la cúspide es, además, claramente percibido por los contemporáneos. En 1629, protestando contra los contratos que acababan de firmarse y contra la presencia de *bewindhebbers* en los sindicatos de compradores, la Cámara de Zelanda se niega a entregar las mercancías vendidas, que se encuentran almacenadas en Middelburg, y los delegados de Zelanda no vacilan en decir ante los Estados Generales (pero no ganarán el pleito) que en esta política no se toman en consideración los intereses de los accionistas ni los de la Compañía[275].

Finalmente, esto no contradice, sino que, por el contrario, apoya a mis afirmaciones anteriores sobre las virtudes «capitalistas» del comercio lejano. Registrar sistemáti-

camente los nombres de esos grandes compradores sería hacer la lista de los verdaderos amos de la economía holandesa, de los que han durado, de los que han conservado el poder. Pero estos amos de la economía, ¿no son también los verdaderos amos del Estado de las Provincias Unidas[276], los artesanos de sus decisiones y de su eficacia? He aquí una bella investigación que puede hacerse, aunque el resultado sea conocido de antemano.

Los fracasos en el Nuevo Mundo, límite del éxito neerlandés

Los fracasos neerlandeses en el Nuevo Mundo aportan, a su manera, una explicación. Por un momento pensé que América, puesto que debía ser construida antes de ser explotable, fue naturalmente el dominio de los Estados grandes, ricos en hombres, en alimentos y en productos diversos: España, Francia e Inglaterra. Planta parásita, Holanda se habría reproducido mal en suelo americano. Sin embargo, el flujo de hombres volcado por las Provincias Unidas en el Extremo Oriente o el éxito portugués en Brasil contradicen esa afirmación que, *a priori*, podía parecer natural. Holanda hubiera podido construir en América, a condición de haberlo querido y de disminuir la corriente migratoria hacia Oriente. Condición quizás imposible, que fue sin duda lo que le enseñó su experiencia fracasada en Brasil.

Fue una experiencia tardía. Los holandeses, como los ingleses de la época isabelina, prefirieron primero el saqueo a las cargas inherentes a toda instalación estable en regiones vacías u hostiles. Desde 1604, habían adquirido una reputación temible en Brasil, pues en ese año saquearon el puerto de Bahía[277]. Diez años antes, en 1595, habían asolado la costa del Africa Negra[278], ligada económicamente a las plantaciones de América. Esas incursiones, las que conocemos, más aquellas que no han dejado huellas, indican una toma de contacto, un despertar del apetito.

Todo cambió en 1621. La Tregua de Doce Años, firmada con España en 1609, no fue renovada. La guerra se inicia de nuevo y, el 9 de junio de ese mismo año de 1621, la nueva Compañía de las Indias Occidentales recibía su *concesión*[279]. ¿Cuál era el problema de la nueva Compañía? Introducirse en la masa de la América Hispánica, formada por la adición, después de 1580, de los dominios español y lusitano del Nuevo Mundo. La zona frágil, en 1621, era la América Portuguesa, y lógicamente fue allí adonde se dirigió el ataque holandés. En 1624 fue ocupada la capital de Brasil, San Salvador, construida sobre ese mar en miniatura que es la Bahía de Todos los Santos, adosada a la llanura ondulada y sembrada en *engenhos* del Reconcavo. En el curso del saqueo, los vencedores llenaron muchas cajas con piezas de oro y de plata. Pero una flota española de 70 veleros los sorprendió, el 26 de marzo de 1625, y después de un mes recuperó la ciudad[280].

Todo volvió a comenzar cinco años más tarde, en la región azucarera del *Nordeste*, donde los holandeses ocuparon las dos ciudades cercanas, hostiles, pero indispensables una a otra, Recife, la ciudad de los comerciantes de la costa baja del océano, y Olinda, en las alturas, la ciudad de los «señores de ingenios». La nueva corrió por el mundo. En Génova se decía que el vencedor, sin combate, había obtenido un botín «de un millón de oro»[281], detalle inexacto probablemente, pues los portugueses habían quemado «todo el azúcar y la madera de tintura en las tiendas»[282]. En 1635, los holandeses ocuparon Parahyba del Norte, con lo cual dispusieron «de 60 leguas de costas de Brasil, las mejores y más cercanas a Europa»[283], pero el territorio ocupado era todavía muy pequeño. En el interior, el vencedor dejó un Brasil portugués que conservó su libertad

de maniobra, sus señores de *engenhos*, sus molinos de azúcar, sus esclavos negros y que, en el sur, se apoyaba en el Brasil bahiano, que volvió a ser libre en 1625. Lo peor era que el azúcar brasileño escapaba muy a menudo al control holandés, pues las grandes naves del ocupante no podían atracar en las ensenadas poco profundas de la costa, mientras que los barcos portugueses de pequeño tonelaje podían hacerlo con facilidad, aunque a veces eran capturados en pleno océano o cerca de las costas de Europa. Un resultado paradójico de la ocupación por los holandeses del *Nordeste* azucarero fue que hizo suspender, en Amsterdam, la llegada de cajas de azúcar brasileño, hasta entonces abundantes, y los precios subieron[284].

De hecho, la guerra, de la que ya hemos hablado[285], pone al Brasil holandés en estado de asedio permanente. En julio o septiembre de 1633, dos capuchinos ingleses, en camino hacia Inglaterra, esperan en Lisboa para embarcar; por azar, encuentran a un soldado escocés que había estado al servicio de los holandeses en Brasil y lo había abandonado: «Durante ocho meses —les cuenta— no había visto nada que se asemejase a la carne y no había más agua fresca, finalmente, que la que se llevaba de Holanda»[286]. Afirmaciones exageradas, probablemente, pero las dificultades de los holandeses eran reales. Su error fue haber querido construir una superestructura mercantil sin ponerse al frente de la producción, sin colonizar en el sentido moderno de la palabra.

El golpe de efecto fue la llegada a Recife, el 23 de enero de 1637[287], de Mauricio de Nassau, nombrado gobernador general del Brasil Holandés, donde permaneció siete años. Un gran hombre, sin duda, que se apasiona por el país, por su fauna y su flora, y trata lúcidamente de crear una colonia viable. No fue por azar por lo que el primer año de su gobierno (1637) se distinguió por la conquista, intentada inútilmente varias veces antes, de la fortaleza de São Jorge da Mina, situada sobre la costa de Guinea por los portugueses en 1482. Al año siguiente, le tocó el turno a la isla portuguesa de São Paulo de Loanda, pegada al litoral de Angola, y luego a la isla de São Tome, en el golfo de Guinea, isla azucarera y posta para las expediciones de esclavos hacia el Nuevo Mundo. Todo eso era lógico. No había Brasil holandés posible sin esclavos negros; y desde entonces empiezan a llegar. Pero en ese momento, Portugal se rebela (1.° de diciembre de 1640) y se libera de la tutela española. Surge el peligro de la paz: hasta se firma una tregua de diez años, en 1641, entre Portugal y las Provincias Unidas[288].

Esa tregua no será respetada en el Extremo Oriente. En América, por el contrario, todo se apacigua, pues la Compañía de las Indias Occidentales se siente muy satisfecha de poner fin a una guerra costosa. Mauricio de Nassau, que no lo entendía así, utilizó sus fuerzas ahora libres contra los españoles, haciendo pasar al Pacífico a cinco de sus buques. Estos hicieron estragos infinitos en las costas de Chile y Perú, pero, al no recibir refuerzos, debieron volver a Brasil; llegaron en el momento en que Mauricio de Nassau se disponía a abandonarlo, llamado, probablemente, por intervención de los comerciantes.

Los holandeses creyeron, desde entonces, que podrían explotar Brasil del modo más tranquilo del mundo. Los sucesores del príncipe, «admirables para el comercio pero muy malos políticos», no pensaron más que en enriquecerse, en hacer florecer el comercio, y vendían hasta armas y pólvora a los portugueses, «a causa del precio excesivo que ellos pagan». En estas condiciones, la guerra larvada continuó, una guerra de desgaste apoyado en el interior, el *sertão*[289], y que, finalmente, acabó con el Brasil Holandés, en 1654. Y como todo se relaciona, los portugueses recuperaron pronto la mayor parte de los puestos perdidos en la costa africana, como São Tome y São Paulo de Loanda. Declarar oficialmente la guerra a Portugal, en 1657, permitió a la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales descargar golpes sobre su adversario, destruir, saquear barcos. Pero finalmente la guerra no alimentaba a la guerra. Dos holandeses que están en París en diciembre de 1657 definen bastante bien la situación, según una car-

ta que acaban de recibir de Holanda: «El botín ganado a Portugal —dicen— sólo es de un millón y medio [de libras], lo que no basta para pagar los gastos de nuestro armamento, que nos sale [a] cerca de 3.500.000 libras»[290]. O sea que es una guerra sin salida. Entonces llega la paz, lentamente, como por sí sola. Es firmada el 16 de agosto de 1661, por mediación de Carlos II, el nuevo rey de Inglaterra que acaba de desposar a la Infanta de Portugal. Brasil queda en manos de Portugal, que sin embargo debe comprar este acuerdo abriendo las puertas de su colonia americana a los barcos holandeses, disminuyendo el precio de la sal de Setúbal[291] y reconociendo las conquistas hechas a sus expensas en Asia. Luego saldará una deuda de guerra con entregas de sal escalonadas a lo largo de varios años[292].

En Holanda, la responsabilidad del fracaso fue atribuida a la gestión de la Compañía de las Indias Occidentales. Había dos Compañías de Indias, la buena y la mala. «Quiera Dios —escribe Pieter de la Court (1662)— que la Compañía de las Indias Orientales [la buena] tome ejemplo de eso antes de que sea demasiado tarde»[293]. La Compañía desdichada fue reflotada por el Estado en 1667, pero no se recuperó de sus catástrofes. Se contentó, entonces, con comerciar entre la costa de Guinea y las posesiones holandesas de Surinam y Curaçao; ésta fue ocupada en 1634; Surinam fue cedida por los ingleses en la Paz de Breda[294], en 1667, como magra compensación por el abandono de Nueva Amsterdam, que se convertiría en Nueva York. Curaçao se mantendrá como un centro activo de reventa de esclavos negros y de un comercio intérlope fructífero con la América Española, y Surinam, gracias a sus plantaciones de caña de azúcar, dará a Holanda buenas rentas, pero también enormes preocupaciones. Fue con estos dos puestos con los que la Compañía de las Indias Occidentales continuó su vida mediocre. Ella, que había soñado con adueñarse de las Azores[295] y que había poseído un trozo importante de Brasil, llegó incluso a permitir a los transportadores privados que actuasen en su propio terreno mediante el pago de indemnizaciones.

En última instancia, ¿hay que culpar sólo a la gestión de la Compañía? ¿E incriminar a Zelanda, que está detrás de ella, como Holanda está detrás de la V.O.C.? ¿O a ambiciones demasiado vastas expresadas demasiado tarde? ¿No estuvo el error en pensar que el Nuevo Mundo se dejaría coger como esos países poblados a los que se podía martirizar a voluntad, como Amboina, Banda o Java? En cambio, Holanda iba a chocar allí con Europa, con Inglaterra, que facilitará la resistencia portuguesa, y con la España americana, más sólida de lo que las apariencias permitían suponer. En 1699, un francés un poco malévolo sostenía que las gentes de las Provincias Unidas habían «observado las fatigas extraordinarias y los gastos considerables que los españoles se han visto obligados a hacer para establecer su comercio o su potencia en los países que hasta entonces eran desconocidos; por ello, han adoptado el partido de entregarse lo menos posible a semejantes empresas»[296]. En suma, buscar países para explotar, no para poblar y desarrollar. ¿No sería menester pensar, más bien (lo que sería volver a nuestra posición inicial), que la pequeña Holanda no era suficientemente fuerte como para tragarse, al mismo tiempo, el Océano Indico, la selva brasileña y un trozo útil de Africa?

PREEMINENCIA Y CAPITALISMO

La experiencia de Amsterdam, evidentemente, da testimonio sobre las formas, bastante monótonas en su repetición, de toda preeminencia de un centro urbano con vocación imperial. No necesitamos volver sobre este tema. Lo que nos interesa, en cambio, es ver en un ejemplo preciso, en el marco de una tal preeminencia, lo que puede ser el capitalismo local. A la búsqueda de una definición abstracta, preferimos la observación de experiencias concretas. Tanto más cuanto que el capitalismo, tal como se lo observa en Amsterdam, da testimonio a la vez de las experiencias precedentes y de las que seguirán. En verdad, se trata al menos de dos campos de observación:

¿Qué ocurre en la misma Amsterdam, cuáles son sus métodos y sus prácticas mercantiles?

¿Cómo este centro del mundo se relaciona con las zonas de la economía-mundo que domina de cerca o de lejos?

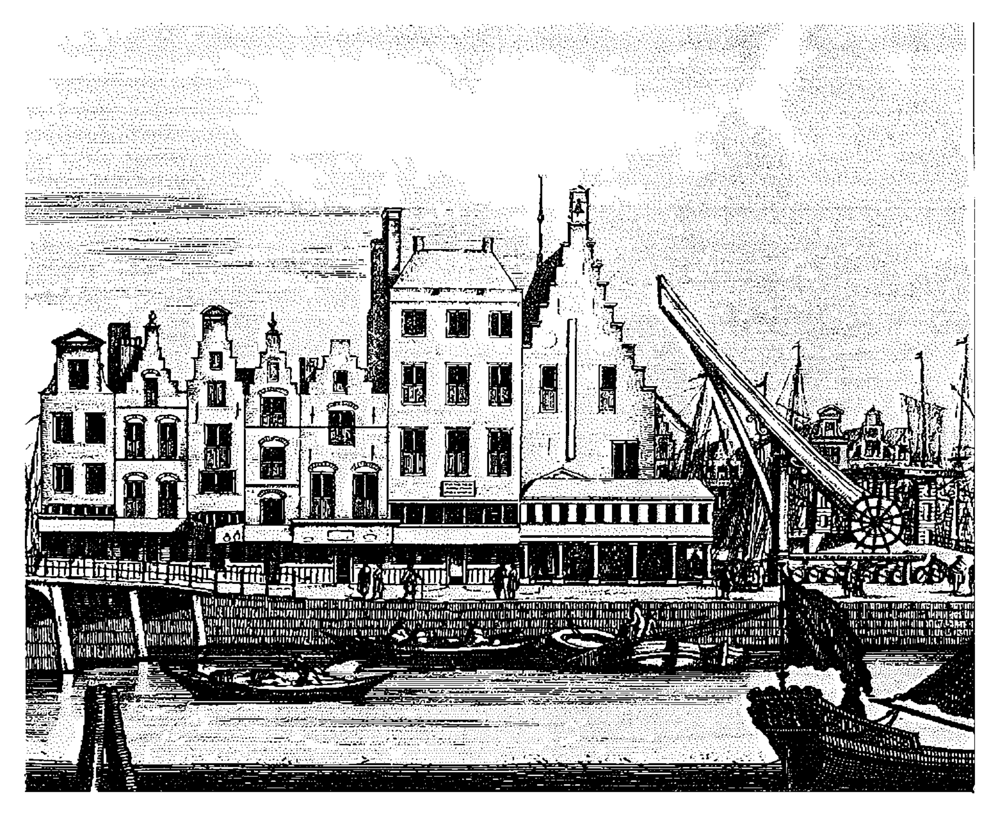
La primera cuestión es simple: el espectáculo de Amsterdam apenas puede sorprendernos. No sucede lo mismo con la segunda, que trata de reconstituir la arquitectura de la zona que Amsterdam domina, y desde *muy alto.* Esta arquitectura no siempre es evidente; se pierde en una serie de casos particulares.

En Amsterdam, cuando el almacén marcha, todo marcha

En Amsterdam, todo es concentración, amontonamiento: los barcos están apretados en el puerto como sardinas en lata, y lo mismo los lanchones en movimiento por los canales, los comerciantes en la Bolsa, las mercancías que se sumergen en las tiendas y no cesan de salir de ellas. Apenas una flota «acaba de atracar al muelle —cuenta un testigo del siglo XVII—, mediante los corredores de comercio, en la primera reunión de los comerciantes en la Bolsa, se compra toda esa cantidad de mercancías, y los barcos, que se descargan en cuatro o cinco días, están listos para un nuevo viaje»[297] Comprada con tanta rapidez, ciertamente que no. Pero las tiendas son capaces de absorber todo, y luego de vomitar todo. Hay en el mercado una cantidad enorme de bienes, materiales, mercancías y servicios posibles; todo está disponible al instante. Una orden basta para que la máquina se ponga en marcha. Es así como Amsterdam mantiene su superioridad. Una abundancia siempre lista, una masa enorme de dinero en constante movimiento. Cuando son de una cierta clase, los comerciantes y los políticos holandeses son conscientes, aunque sólo sea por su experiencia, de la enorme potencia que tienen entre sus manos. Sus triunfos mayores permiten todos los juegos, los lícitos y los ilícitos.

«Desde que conozco más particularmente Amsterdam —escribe un contemporáneo (1699)—, la comparo con una feria donde diversos comerciantes llevan sus mercancías, seguros de poder venderlas allí; así como en las ferias ordinarias los comerciantes que allí se encuentran no hacen uso de las cosas que venden, de igual modo los holandeses, que acumulan de todos lados las mercancías de Europa, sólo conservan para su uso las que son absolutamente necesarias para la vida y venden a las otras naciones las que consideran superfluas y que son siempre las más caras»[298].

La comparación con una feria es trivial, pero de resultas de ella se dice lo esencial



Rotterdam, el banco y una grúa para descarga hacia 1700. Estampa de P. Schenk. (Atlas van Stolk.)

sobre el papel de Amsterdam: reunir, almacenar, vender y revender las mercancías del universo. Ya Venecia había practicado una política semejante; ya Amberes, hacia 1567, según decía Lodovico Guicciardini, era «una feria permanente»[299]. No hay duda de que esta potencia de almacenamiento parece, en la escala del tiempo, fabulosa, aberrante también, pues tal atracción termina a veces en tránsitos francamente ilógicos. Todavía en 1721[300], Charles King, en *The Britisth Merchant*[301], se asombra de que las mercancías inglesas para Francia sean llevadas por barcos holandeses, desembarcadas en Amsterdam y de allí ¡transportadas por el Mosa o el Rin! Pagarán derechos de entrada y de salida en Holanda, luego peajes en el Rin o el Mosa y finalmente la aduana en la frontera francesa. Estas mercancías, ¿no serían «más baratas en Champaña, o en Metz o en las regiones próximas al Rin o el Mosa, si las desembarcásemos en Ruán y sólo pagásemos los arbitrios municipales de esta ciudad»? Sin duda, King se equivoca, como inglés que es, si cree que se paga la aduana de una vez por todas al entrar en Francia[302]. Pero es evidente que el paso por Amsterdam alarga y complica el circuito. El comercio directo terminará por imponerse cuando, en el siglo XVIII, Amsterdam ya no tenga la misma potencia de atracción y de desvío.

Pero esto no es todavía la regla en ese año de 1669 en el que seguimos los intercambios de puntos de vista entre Simon, Arnaud de Pomponne, el Gran Pensionario Juan de Witt y Van Beuningen[303], cuyo lenguaje es más categórico que el de J. de Witt. Es imposible, dice Van Beuningen a Pomponne, que sigamos comprando mercaderías francesas si se rechazan en Francia nuestros productos manufacturados. Hacer olvidar al consumidor holandés el sabor del vino francés, cuyo consumo suplantó ampliamente al de la cerveza, es sumamente sencillo: bastará con aumentar los impuestos al consumo (un medio drástico de racionamiento). Pero, añade Van Beuningen, si los holandeses deciden «establecer la sobriedad en sus pueblos y la ausencia del lujo» prohibiendo el uso de las costosas sedas francesas, seguirán transportando a los países extranjeros «las mismas cosas que quisieran desterrar de su país». Dicho claramente, vinos, aguardientes y telas de lujo francesas serán admitidas en el mercado de las Provincias Unidas a condición de que vuelvan a salir; se cerrará el grifo interior, dejando libre curso al depósito y el tránsito.

Almacenes, depósitos: tal es el núcleo de la estrategia holandesa. En 1665, se hablaba en firme, en Amsterdam, del proyecto a menudo puesto sobre el tapete de tratar de descubrir por el norte un paso hacia la India. La Compañía de las Indias Orientales puso obstáculos al proyecto. ¿La razón de ello? Como explica uno de los interesados, es que, en caso de éxito, la travesía se reduciría en seis meses. Entonces, la Compañía no tendría tiempo de dar salida, antes del retorno de la expedición, a los diez millones de florines de mercaderías que se acumulan cada año en sus tiendas[304]. La abundancia en el mercado haría bajar el precio de las reservas existentes. Finalmente, el intento fracasará por sí mismo, pero estos temores revelan una mentalidad y, más aún, una época de la economía.

EN 1786, LOS HOLANDESES SON TADAVIA LOS TRANSPORTISTAS DE EUROPA

Recuento, por el cónsul francés de Amsterdam, en 1786, de los 1.504 barcos llegados a Amsterdam. Pese a la época tardía, estas naves son casi todas holandesas.

Provenientes de	*número de barcos*	*de los cuales son holandeses*
Prusia	591	581
Rusia	203	203
Suecia	55	35
Dinamarca	23	15
Alemania del Norte	17	13
Noruega	80	80
Italia	23	23
Portugal	30	30
España	74	72
Levante	14	14
Berbería	12	12
Francia	273	273
Colonias americanas (excepto Estados Unidos)	109	109

Tomado de Brugmans, Geschiedenis van Amsterdam, *IV, pp. 260-261*

Los amontonamientos de mercaderías de ese tiempo responden, en efecto, a la lentitud y las irregularidades de la circulación. Son la solución a problemas mercantiles que derivan todos, o casi todos, de la intermitencia de las llegadas y las salidas, del retraso y las incertidumbres de las informaciones y de las órdenes. El comerciante, si puede permitirse guardar reservas, está en condiciones de reaccionar pronto ante una apertura cualquiera del mercado, en el instante mismo en que se produzca. Y si Amsterdam es el director de orquesta de los precios europeos que todos los documentos señalan, es en razón de la abundancia de las reservas de mercancías cuya salida puede regular a voluntad.

Mercancías y crédito

Este sistema de depósitos se convierte en monopolio. Y si los holandeses «son en realidad los carreteros del mundo, los intermediarios del comercio, los factores y agentes de Europa»[305] (*dixit* Defoe, 1728), no es, como piensa Le Pottier de la Hestroy[306], porque «todas las naciones han querido soportarlo», sino porque no han podido impedirlo. El sistema holandés está construido sobre el conjunto de las interdependencias comerciales que, ligadas unas a otras, organizan una serie de canales casi obligatorios de la circulación y redistribución de mercancías. Un sistema que se mantiene al precio de una atención constante, de una política de eliminación de toda competencia, de una subordinación del conjunto de la economía holandesa a este objetivo esencial. Los holandeses que discutían con Pomponne, en 1669-1670, sobre «el interés que se revela en las otras naciones en no depender sólo de ellos [los holandeses] para todo el comercio de Europa»[307], no se equivocaban al afirmar que «quienes se lo quitan [este comercio que ellos llaman *entrecurso*], no pasando ya por sus manos», pueden hacerles «perder [...] las utilidades que les producía el intercambio y el transporte de mercancías que ellos solos hacían en todas las partes del mundo, pero no reemplazarlos en este papel y obtener ellos el beneficio»[308].

Esta función hipertrofiada del depósito y la redistribución sólo es posible porque ella modela, orienta y hasta altera (se debería decir: forma) las otras funciones mercantiles. El *Essai politique* de Jean François Melon (1735) lo señala a propósito de la banca, sin gran claridad es cierto, pero sin duda su reflexión va bastante lejos. «Un buen banco —dice— es el que no paga», es decir, el que sólo emite billetes[309]. El Banco de Amsterdam y su modelo, el Banco de Venecia[310], responden a este ideal. Allí todo es «convertido en escrituras». El depositante salda por transferencia, utilizando una moneda ficticia, llamada moneda de banco, que goza con respecto a la moneda corriente de un agio medio del 5% en Amsterdam y de un 20% en Venecia. Recordadas estas nociones, he aquí cómo Melon opone Amsterdam a Londres: «La Banca de Amsterdam ha debido apelar a escrituras —explica— porque Amsterdam recibe mucho y consume poco. Recibe por vía marítima grandes partidas, que vuelve a enviar a otras partes [esto es definir el depósito]. Londres consume [...] sus propios artículos y su banca debe operar con billetes exigibles»[311]. Es un texto poco preciso, convengo en ello, pero que opone un país que hace sobre todo el comercio de almacén y de tránsito con otro donde el abanico de la circulación, ampliamente abierto sobre redes interiores de consumo y de producción, necesita sin cesar de moneda tangible[312].

Si Amsterdam no tiene banca de emisión, con la preocupación cotidiana de los fondos en metálico, es, de hecho, porque no la necesita. Lo que exige el depósito, en efecto, es liquidaciones fáciles y rápidas, que permitan compensar entre ellos los flujos de



Oficina de cambio. Estampa holandesa. 1708. (Atlas van Stolk.)

pagos muy numerosos, sin recurrir a los riesgos del dinero contante y sonante; y anularlos mediante el juego del *clearing*. El sistema bancario de Amsterdam es, desde este punto de vista, del mismo carácter que el de las ferias de tipo antiguo, incluidas las modernísimas ferias genovesas, pero mucho más flexible y rápido, porque es *continuo*. Según un informe de los «tenedores de libros de la banca», una firma como los Hope, en períodos normales, antes de la crisis de 1772, inscribía cada día, en crédito o débito, «de 60 a 80 asientos en la banca»[313]. Según un buen testimonio, hacia 1766, se ve las transferencias, en el Banco de Amsterdam, «multiplicarse hasta diez y doce millones de florines por día»[314].

En cambio, el Banco de Amsterdam no es un instrumento de crédito, pues el pago en descubierto está prohibido a los depositantes bajo pena de multa[315]. Ahora bien, el crédito, indispensable en cualquier lugar, es una necesidad vital en Amsterdam, considerando la masa anormal de mercancías que son compradas y almacenadas sólo para ser reexportadas meses más tarde, y considerando también que el arma del negociante holandés frente al extranjero es el dinero, los múltiples adelantos ofrecidos para comprar mejor o vender mejor. Los holandeses son, en verdad, comerciantes de crédito para Europa entera, y éste es el secreto de los secretos de su prosperidad. Este crédito barato, ofrecido en abundancia por las firmas y los grandes comerciantes de Amsterdam, toma caminos tan múltiples, desde el comercio más juicioso hasta la especulación sin

límites, que es difícil seguirlo en todos sus repliegues. Pero su papel es claro en lo que por la época se llamaba el comercio de comisión y el comercio de aceptación, los cuales, en Amsterdam, adquieren formas particulares que proliferan.

El comercio de comisión

El comercio de comisión es lo contrario del comercio personal, llamado «comercio de propiedad»; es ocuparse de mercancías por cuenta de otro.

La *comisión* es, propiamente, «la orden que un negociante da a otro para comerciar. El que ordena es el Comitente; aquel a quien se da la orden en el Comisionista. Se distinguen la comisión de compra, la comisión de venta, la de banca, que consiste en tomar, aceptar, remitir, hacer aceptar o recibir por cuenta de otro; la de depósito, que consiste en recibir envíos de mercancías para despacharlas hacia su destino». Por consiguiente, «se vende, se compra, se hace construir, carenar, armar y desarmar barcos, se asegura y se hace asegurar por comisión»[316] Todo el comercio entra en el sistema, donde se encuentran las situaciones más diversas. Hasta hay casos en los que el comitente y el comisionista actúan juntos; así, cuando un negociante va a comprar «de primera mano» a una ciudad de manufacturas (digamos, para hacer una selección de sedas en Lyon o en Tours), surte de nuevo su aprovisionamiento en compañía del comisionista, quien lo guía y discute los precios con él.

Si Holanda no inventó la comisión, que es una práctica muy antigua, hizo de ella, desde muy pronto y durante largo tiempo, la primera de sus actividades mercantiles[317]. Es decir que todos los casos que la comisión plantea *a priori* se encuentran allí: la igualdad como la desigualdad, la dependencia como la autonomía recíproca. Un comerciante puede ser el comisionista de otro que desempeña el mismo papel en su localidad.

Pero en Amsterdam es la desigualdad la que tiende a convertirse en la regla. Una de dos cosas: o el negociante holandés tiene en el extranjero comisionistas titulares, que son entonces ejecutantes, y hasta ganchos a su servicio (así ocurre en Livorno, Sevilla, Nantes, Burdeos, etcétera); o es el negociante de Amsterdam el que hace de comisionista y, entonces, subyuga, por su crédito, al comerciante que recurre a sus servicios, sea para la venta, sea para la compra. Los mercaderes holandeses, en efecto, dan todos los días «un crédito a los negociantes extranjeros que les encargan compras [de mercancías y hasta de valores cotizados en la Bolsa] para su reembolso, el cual sólo se efectúa dos o tres meses después de su expedición, lo que da a los compradores cuatro meses de crédito»[318]. La dominación es más patente aún en las ventas: cuando un comerciante hace tal o cual envío a un gran comisionista holandés con orden de venderlo a un precio determinado, el comisionista le hace un adelanto de un cuarto, o de la mitad o hasta de los tres cuartos del precio fijado[319] (se ve bien que esto se asemeja a las prácticas antiguas de dar adelantos sobre el trigo aún no cosechado o sobre la lana de la próxima esquila). Este adelanto corre a una cierta tasa, a cargo del vendedor.

De este modo, el comisionista de Amsterdam financia el comercio de su correspondiente. Un documento de 1783[320] lo establece claramente con respecto a telas de lino de Silesia, conocidas con el nombre de *platillas* (antaño eran fabricadas en Cholet y Beauvais, antes de ser imitadas en Silesia, donde, producidas a mejor precio con lino polaco de alta calidad, desde entonces no tuvieron rivales). Las platillas se exportan a España, Portugal y América, siendo los lugares de posta ante todo Hamburgo y Altona. «También llega a Amsterdam una gran cantidad de estas telas. Los mismos fabricantes las envían cuando no han podido venderlas todas en las regiones y lugares ad-

yacentes, pues allí [en Amsterdam] encuentran fácilmente préstamos superiores a las tres cuartas partes de su valor a un módico interés, a la espera de una ocasión de venta favorable. Estas ocasiones son frecuentes, porque las colonias holandesas las consumen, sobre todo la de Curaçao.»

En este caso, como en muchos otros, la comisión *combinada con crédito* dirige a Amsterdam una masa considerable de mercancías; éstas deben responder, obedientes, al flujo del crédito. En la segunda mitad del siglo XVIII, al deteriorarse el almacén de Amsterdam, el comercio de comisión se altera; así, permite, para dar un ejemplo ficticio, que la mercancía comprada en Burdeos llegue a San Petersburgo sin detenerse en Amsterdam, aunque esta ciudad proporcione el aderezo financiero sin el cual nada sería fácil, si no posible. Esta alteración da una importancia mayor a otra «rama» de la actividad neerlandesa, el comercio llamado de aceptación, que se relaciona exclusivamente con las finanzas, o, como se decía más comúnmente en tiempos de Accarias de Sérionne, con la «banca», en el sentido general de crédito[321]. En este juego, Amsterdam sigue siendo la «caja»[322] y los holandeses «los banqueros de toda Europa»[323].

¿No es normal tal evolución, por lo demás? Charles P. Kindleberger[324] lo explica muy bien. «El monopolio de un puerto o una posta, como nudo de una red mercantil, es difícil de mantener —escribe—. Al mismo tiempo que en el riesgo y el capital, tal monopolio se funda en una buena información en lo concerniente a las mercancías disponibles y a los lugares donde son requeridas. Pero esta información se difunde rápidamente, y el comercio del mercado central es reemplazado por el tráfico directo entre productor y consumidor. Entonces, las sargas de Devonshire y los paños ordinarios de Leeds ya no necesitan transitar por Amsterdam para ser enviados a Portugal, España o Alemania; se envían allí directamente. [En Holanda] el capital sigue siendo abundante, pero el comercio declina, con una tendencia a transformar el lado financiero de los intercambios de mercancías en servicio de banca y de inversiones en el extranjero», pues las ventajas de un gran mercado financiero para los prestamistas y los que solicitan préstamos finalmente duran más que las del centro mercantil para los compradores y vendedores de mercancías. Este paso de la mercancía a la banca, ¿no lo hemos visto con toda claridad en Génova, desde el siglo XV? ¿Y no se verá en Londres, en los siglos XIX y XX? ¿Será más duradera la primacía bancaria? Es lo que sugiere, en Amsterdam, la fortuna de la aceptación.

La razón de ser de la aceptación

«Dar la aceptación a una letra de cambio —explica Savary— es suscribirla, firmarla, convertirse en el principal deudor de la suma que allí se estipula, obligarse en su nombre a saldarla en el tiempo indicado»[325]. Si la fecha de vencimiento es fijada por el expedidor, el aceptador (se dice a veces el *acceptator*) la firma solamente; si el vencimiento no está indicado, se la firma y se la fecha, y la fecha inscrita fijará el vencimiento futuro.

Hasta aquí, no hay nada nuevo: el comercio de aceptación utiliza las innumerables letras de cambio que, desde largo tiempo atrás, son en Europa el vehículo del crédito y que, en adelante, van obstinadamente a concentrarse como un enorme cúmulo sobre Holanda, lo cual, evidentemente, no es fortuito. La letra de cambio sigue siendo, en efecto, «el primero de [...] todos los papeles de comercio y el más importante», con respecto al cual los billetes al portador, los billetes a la orden y los billetes por valor de mercancías sólo tienen un papel modesto y local. En todos los lugares de Europa,

«las letras de cambio circulan en el comercio como dinero contante y sonante, con la ventaja sobre el dinero de que llevan un interés, por el descuento que se hace de un transporte[326] a otro o de un endoso a otro»[327] Transportes, endosos, descuentos, letras y retractos[328] han hecho de la letra de cambio un viajero infatigable, de un lugar a otro y así sucesivamente, de un comerciante, de un comitente a un comisionista, de un negociante a su corresponsal, o de un banquero que efectúa descuentos (un *discompteur*, como se dice en Holanda, en lugar de *escompteur*, la palabra que se usa en Francia y que conserva Savary des Bruslons), o aún de un negociante a un «cajero», a *su* cajero. Por eso, para captar el problema es importante verlo en su conjunto y con el asombro admirativo de los contemporáneos que tratan de explicarse el sistema holandés.

Dada la lentitud del consumo —que no se realiza en un día—, la lentitud de la producción, la lentitud de las comunicaciones para las mercancías y hasta para las órdenes y las letras de cambio, la lentitud con que la masa de los clientes y los consumidores puede extraer de sus haberes el dinero al contado (necesario para las compras), es menester que el negociante tenga la facultad de vender y comprar a crédito, emitiendo un efecto que podrá circular hasta que esté en condiciones de reembolsar al contado, en mercaderías o con otro documento. Era ya la solución que los comerciantes italianos habían esbozado en el siglo XV, con el endoso y el recambio, y que ampliaron en el XVII en el marco del *pacto de ricorsa*[329], tan discutido por los teólogos. Pero no hay ninguna medida común entre estas primeras aceleraciones y la inundación del papel en el siglo XVIII: 4, 5, 10 ó 15 veces la circulación monetaria del «efectivo». Una inundación de papel que representa, ya los sólidos haberes y las prácticas rutinarias de los comerciantes, ya lo que llamaríamos papel de colusión y los neerlandeses llaman *Wisselruiterij*[330].

Lícito o ilícito, este movimiento del papel llega lógicamente a Amsterdam para volver a partir y volver a ella, según flujos e impulsos que atraviesan el conjunto de la Europa comerciante. Cada mercader que se inserta en estas corrientes por lo general encuentra en ellas comodidades irremplazables. Hacia 1766, los negociantes que compran al por mayor las sedas «de Italia y del Piamonte» para revenderlas a los manufactureros de Francia y de Inglaterra difícilmente podrían prescindir del crédito holandés. Las sedas que compran en Italia «de primera mano» se pagan, en efecto, obligatoriamente al contado y «se ven obligados por el uso general» a entregarlas a los manufactureros «a alrededor de dos años de crédito», es decir, el tiempo de pasar de la materia prima al producto terminado y de ponerlo en venta[331]. Esta larga y regular espera explica el papel de las letras de cambio renovadas varias veces. Estos mayoristas, pues, forman parte de los muchos comerciantes de Europa «que circulan», es decir, que «extienden letras a [sus] corresponsales [holandeses, claro está] para adquirir, con el socorro de su aceptación, fondos en el lugar [donde operan] y que, para las primeras letras de cambio, a su vencimiento, extienden otras nuevas o las hacen extender»[332]. Es un modo de crédito bastante costoso a la larga, pues la deuda crece de letra a letra, pero que soporta sin dificultad una «rama del comercio» particularmente fructífera.

La maquinaria del comercio y del crédito holandeses funciona, pues, por los múltiples movimientos cruzados de letras de cambio innumerables, pero no puede actuar solamente con el papel. De tanto en tanto le hace falta dinero al contado, con el cual proveer al comercio del Báltico y del Extremo Oriente, con el cual, también, llenar en Holanda las cajas de los comerciantes y los que efectúan descuentos, cuyo oficio es pasar del papel a la moneda en metálico y a la inversa. A Holanda, cuya balanza de pagos es casi siempre positiva, no le falta el dinero al contado. En 1723, Inglaterra habría enviado a Holanda, entre plata y oro, 5.666.000 libras esterlinas[333]. A veces las llegadas adquieren carácter de acontecimiento: «Es prodigioso [ver] —escribe el cónsul napolitano en La Haya, el 9 de marzo de 1781— la cantidad de remesas que se hacen a este

país [Holanda], tanto desde Alemania como de Francia. De Alemania, se han enviado más de un millón de soberanos de oro[334] que serán fundidos para hacer ducados de Holanda; desde Francia se han enviado a casas comerciales de Amsterdam cien mil luises de oro»[335]. Y agrega, como si quisiese proporcionar a nuestros manuales de economía política un ejemplo retrospectivo del *Gold point standard*[336]: «La razón de este envío es que el cambio resulta muy ventajoso para este país [Holanda] actualmente.» En general, a los ojos del observador cotidiano, la masa del dinero al contado en Amsterdam se borra detrás de la masa del papel. Pero si un estancamiento accidental detiene el movimiento de los negocios, su presencia se manifiesta sin tardanza. Así, a fines de diciembre de 1774[337], al salir de la crisis de 1773, que todavía se hace sentir, y cuando llegan las noticias de los problemas de la América inglesa, el marasmo es tal que «el dinero nunca ha sido más común que hoy [...], se descuentan las letras de cambio al dos por ciento y hasta a uno y medio, cuando las letras son aceptadas por ciertas casas, lo que prueba la inactividad del comercio».

Sólo esta acumulación de capitales permite los juegos arriesgados del papel de pelota, el recurso fácil, automático, para todo negocio que parezca prometedor, a un papel que no garantiza nada, como no sea la superioridad y la prosperidad de la economía holandesa. Yo aplicaría de buena gana a esta situación del siglo XVIII lo que Wassily Leontieff decía recientemente con respecto a la masa de dólares y eurodólares creados hoy por los Estados Unidos: «El hecho es que, en el mundo capitalista, los Estados y a veces incluso empresarios o banqueros audaces han usado, o abusado, del derecho a acuñar moneda. En particular, el gobierno de Estados Unidos, que durante tanto tiempo ha inundado a los otros países de dólares no convertibles. Todo consiste en tener bastante crédito —y por ende poder— como para permitirse el procedimiento»[338]. No es otra cosa lo que dice a su manera Accarias de Sérionne: «Si diez o doce negociantes de Amsterdam se reúnen para una operación de banca [entiéndase: de crédito], en un momento pueden hacer circular por toda Europa más de doscientos millones de florines en papel moneda, preferidos al dinero contante y sonante. No hay soberano que pueda hacer otro tanto. [...] Este crédito es un poder que los diez o doce negociantes ejercerán en todos los Estados de Europa con una independencia absoluta de toda autoridad»[339]. Como se ve, las sociedades multinacionales de hoy tienen antepasados.

La boga de los empréstitos o la perversión del capital

La prosperidad de Holanda dio origen a excedentes que, paradójicamente, la obstaculizan, excedentes tales que el crédito que proporciona a la Europa mercantil no bastará para absorberlos y que ofrecerá también a los Estados modernos, muy especialmente dotados para consumir capitales, ya que no para reembolsarlos a la hora prometida. En el siglo XVIII, cuando en toda Europa hay dinero inactivo, difícil de emplear y en malas condiciones, los príncipes casi no tendrán necesidad de pedir: basta una señal y el dinero de los riquísimos genoveses, de los riquísimos ginebrinos o de los riquísimos financieros de Amsterdam está a su disposición. ¡Tomad, os lo rogamos! En la primavera de 1774, inmediatamente después de una crisis de marasmo pronunciado, las cajas de Amsterdam se abren totalmente: «La facilidad con la cual los holandeses hacen hoy pasar su dinero a los extranjeros ha hecho que varios príncipes de Alemania aprovechen esta buena disposición. El príncipe de Mecklemburgo-Strelitz acaba de enviar aquí a un agente para negociar 500.000 florines al 5%»[340]. En el mismo momento,

la corte de Dinamarca negociaba con éxito un empréstito de 2 millones que hizo ascender su deuda con los prestamistas holandeses a 12 millones.

Este empuje financiero, ¿es la aberración de la que hablan los historiadores moralizadores? ¿No es una evolución normal? Ya durante la segunda mitad del siglo XVI, que fue también un período de capitales superabundantes, Génova siguió el mismo camino, pues los *nobili vecchi,* prestamistas titulados del Rey Católico, terminaron por abandonar la vida mercantil activa[341]. Todo ocurre como si, al repetir esta experiencia, Amsterdam hubiese abandonado la presa por su sombra, el mirífico «comercio de depósito» por una vida de rentistas especuladores, dejando las buenas cartas a Londres, y hasta financiando el ascenso de su rival. Sí, pero, ¿tenía otra opción? ¿Hubiese tenido la posibilidad, o siquiera la sombra de una posibilidad, de detener el ascenso nórdico? Ello no impide que toda evolución de este género parezca anunciar, con la etapa del desarrollo financiero, cierta madurez; es el signo del otoño.

En Génova como en Amsterdam, las tasas de interés particularmente bajas indican que los capitales ya no hallan dónde emplearse en el lugar por los caminos ordinarios. Al abundar en exceso el dinero libre en Amsterdam, su interés cae al 3 o al 2%, como en Génova hacia el 1600[342]. Será también la situación en que se hallará Inglaterra después del *boom* del algodón, a comienzos del siglo XIX: demasiado dinero que no rinde gran cosa, ni siquiera en la industria algodonera. Fue entonces cuando los capitales ingleses aceptaron lanzarse a las enormes inversiones de la industria metalúrgica y a los ferrocarriles[343]. Los capitales holandeses no tuvieron una oportunidad similar. Por ello, era inevitable que todo interés un poco superior a las tasas locales los atrajese al exterior, a veces muy lejos. Aun entonces, no fue la misma situación en que se hallará Londres cuando, a comienzos del siglo XX, después de la fantástica aventura de la Revolución Industrial, tendrá de nuevo demasiado dinero y poco empleable en el país. Así, enviará sus capitales al extranjero, como Amsterdam, pero los préstamos que otorgará serán, a menudo, para ventas al exterior de productos industriales ingleses, es decir, una manera de relanzar el crecimiento y la producción nacionales. Nada de eso sucedió en Amsterdam, pues no había, junto al capitalismo mercantil de la ciudad, una industria en pleno desarrollo.

Sin embargo, esos préstamos al extranjero son negocios bastante buenos. Holanda los practicó desde el siglo XVII[344]. En el XVIII, sobre todo cuando se abre en Amsterdam el mercado de los empréstitos ingleses (al menos a partir de 1710), la «rama» de los empréstitos se amplió considerablemente. En el decenio de 1760, todos los Estados se presentaron ante las ventanillas de los prestamistas holandeses: el Emperador, el Elector de Sajonia, el Elector de Baviera, el insistente Rey de Dinamarca, el Rey de Suecia, la Rusia de Catalina II, el Rey de Francia y hasta la ciudad de Hamburgo (que, sin embargo es su rival por entonces triunfante) y, finalmente, los rebeldes de América.

El proceso de los empréstitos extranjeros, siempre idéntico a sí mismo, es archiconocido: la firma que acepta poner el empréstito en el mercado, en la forma de obligaciones[345] cotizadas luego en la Bolsa, abre una subscripción que, en principio, es pública. En principio, pues sucede, si el empréstito parece sólidamente garantizado, que se halle casi totalmente cubierto antes de ser anunciado. Las tasas de interés son bajas, apenas uno o dos puntos más altos que las habituales entre comerciantes; el 5% es considerado como un interés elevado. Pero, por lo general, se exigen garantías: tierras, rentas públicas, joyas, perlas, piedras preciosas, etcétera. En 1764[346], el Elector de Sajonia deposita en el Banco de Amsterdam «9 millones en piedras preciosas»; en 1769[347], Catalina II envía los diamantes de la corona. Otras prendas: enormes reservas de mercancías, mercurio, cobre, etcétera. Además, para la casa que administra la operación hay «primas»; ¿podría decirse sobornos? En marzo de 1784, «la América independiente» negoció un empréstito de 2 millones de florines que fue cubierto sin dificultad. «Queda

por ver —dice un informador que obtiene sus noticias *de primera mano*— si el Congreso aprobará las primas ofrecidas sin su conocimiento»[348].

De ordinario, el «establecimiento», la firma privada que lanza el empréstito, entrega ella misma el capital al prestatario y se compromete a distribuir los intereses que cobre, todo por una comisión. Luego, la firma hace subcontratos con profesionales, los cuales, cada uno en su esfera, colocan un cierto número de títulos. Así, hay una movilización bastante viva del ahorro. Finalmente, los títulos son introducidos en la Bolsa y allí comienzan las mismas maniobras que hemos descrito a propósito de Inglaterra[349]. Es un juego de niños, al parecer, hacer subir los títulos por encima de la paridad, por encima de 100. Basta una campaña bien orquestada, a veces simplemente el anuncio falaz de que el empréstito está cerrado. Naturalmente, los que llevan el pequeño y el gran juego aprovechan esa alza para vender los títulos que han adquirido o que les quedan en las manos. De igual modo, en caso de crisis política o de guerra capaz de hacer bajar los fondos, serán los primeros en vender.

Estas operaciones son tan frecuentes que se forma una terminología particular: a la gente de los establecimientos se la llama banqueros negociantes, banqueros negociadores o agentes de fondos; los que consiguen clientes y los corredores son «empresarios»: es su tarea distribuir y «vender» las «obligaciones» (es decir, los títulos del empréstito) a los particulares. También se llaman comerciantes de fondos. No hacerlos intervenir en la operación sería pura locura, arruinarían el proyecto. Tomo estas expresiones de J. H. F. Oldecop, cónsul de Catalina II en Amsterdam. A través de su correspondencia, se ve, de año en año, a los príncipes con necesidad de dinero y a sus agentes entregarse con mayor o menor éxito a las mismas gestiones. «Se realiza ahora —escribe Oldecop en abril de 1770— una negociación con los Sres. Horneca, Hoguer y Cía. [el establecimiento especializado en los asuntos pro-franceses y franceses] para Suecia, que, según se dice, será de cinco millones y que ha comenzado con un millón. El primer millón ya ha sido obtenido, la mitad del cual al menos se ha colocado en Brabante, se dice que hasta con dinero de los jesuitas»[350]. Sin embargo, todos piensan que la suma que queda por negociar «hallará dificultades para ser reunida». El mismo Oldecop se halla entonces, por orden del gobierno ruso, tramitando un empréstito en Hope y Cía., André Fels e Hijos, Clifford e Hijos, con quienes «se ha puesto al habla» y que se cuentan entre «los principales negociantes de esta ciudad»[351]. La dificultad es que San Petersburgo «no es un lugar de cambio, donde se puedan hacer envíos y libranzas en todos los correos». Lo mejor será hacer los pagos en la misma Amsterdam y, para los reembolsos e intereses, organizar entregas de cobre a Holanda. En marzo de 1763[352], es el Elector de Sajonia quien solicita un préstamo de 1.600.000 florines, pagables, exigen los comerciantes de Leipzig, «en ducados de Holanda, que actualmente tienen un precio muy alto».

El gobierno francés será uno de los últimos en introducir, en la plaza de Amsterdam, sus empréstitos catastróficos para él mismo y para los prestamistas, a quienes dejará estupefactos, el 26 de agosto de 1788, la suspensión de los pagos por los franceses. «Este rayo [...], que amenaza con aplastar a tantas familias —escribe Oldecup—, acaba de dar [...] un golpe violento y terrible a todas las negociaciones extranjeras.» Las obligaciones caen del 60 al 20%[353]. La gran firma de los Hope, muy dedicada a los fondos ingleses, tuvo la maravillosa idea de mantenerse siempre alejada de los empréstitos franceses. ¿Por azar o por reflexión? En todo caso, no tuvo que arrepentirse de ello. En 1789, se verá al jefe de la firma ejercer sobre la Bolsa de Amsterdam un «imperio... tal que no hay ejemplo de que el curso del cambio se fije antes de que él haya llegado»[354]. También, cuando la «revolución bátava», será el intermediario de los subsidios ingleses en Holanda[355]. Hasta se opondrá, en 1789, a las compras de cereales del gobierno francés en el Báltico[356].

Otra perspectiva: alejándose de Amsterdam

Pero abandonemos el centro de esta vasta red, abandonemos Amsterdam, alta torre de control. El problema, ahora, es ver cómo esa red de conjunto, que en mi opinión es una superestructura, se une en la base con las economías inferiores. Son estas uniones, estas solduras, estos enganches en cadena los que nos interesan, en la medida en que revelan la manera en que una economía dominante puede explotar a las economías subalternas, eximiéndose de asumir por sí misma las tareas y las producciones menos rentables y, por lo general, de vigilar directamente los eslabones inferiores del mercado.

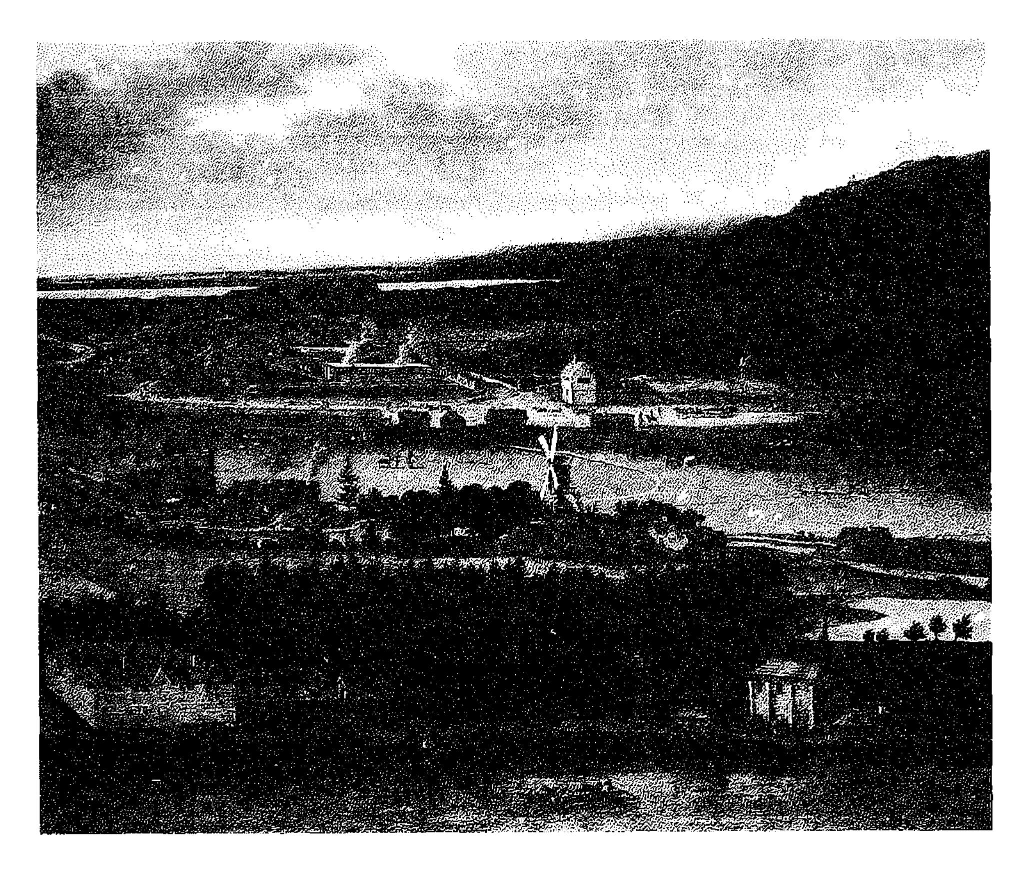
De una región a otra, y según la naturaleza y la eficacia de la dominación ejercida por la economía central, las soluciones varían. Bastarán cuatro grupos de ejemplos, pienso, para señalar estas diferencias: los países del Báltico, Francia, Inglaterra e Insulindia.

Alrededor del Báltico

Los países del Báltico son demasiado diversos para que la muestra de ejemplos que elijamos cubra toda su extensión. Cierto número de regiones interiores, montañesas, forestales o cenagosas, sembradas de lagos y turberas queda, además, fuera de las comunicaciones normales.

Es la insuficiencia extrema del poblamiento la que crea, ante todo, tales zonas, más que semidesérticas. Por ejemplo, el Norrland sueco, que comienza al borde del valle del Dal elf es una inmensa zona forestal entre, al oeste, la montaña desnuda de los confines noruegos y, al este, una estrecha franja cultivada sobre el litoral del Báltico. Los ríos rápidos y potentes que lo cortan de oeste a este transportan, todavía hoy, por armadía, masas impresionantes de troncos de árboles, después de la fundición de los hielos. El Norrland por sí solo es más vasto que el resto de Suecia[357], pero a fines de la Edad Media apenas contaba de 60.000 a 70.000 habitantes. Es un país primitivo, pues, explotado en lo esencial, en la pequeña medida en que es explotable, por el gremio de los comerciantes de Estocolmo; en resumen, una verdadera zona periférica. Además, el valle del Dal elf siempre ha sido reconocido como un corte esencial. Según un viejo dicho sueco, «los robles, los cangrejos y los nobles [y el trigo, agreguemos] no se encuentran ya al norte del río»[358].

El ejemplo del Norrland está lejos de ser el único de su especie; piénsese, en efecto, en tantas regiones de Finlandia invadidas por los bosques y los lagos, o en tantas regiones interiores desheredadas de Lituania o Polonia. En todas partes, sin embargo, las economías se elevan por encima de este nivel elemental: economía de regiones inferiores donde la vida rural, creadora de excedentes, representa la totalidad de las actividades; economías litorales, siempre vivas, a veces con asombrosas aldeas de marinos de cabotaje; economías urbanas que surgen y se imponen más por la fuerza que amablemente; en fin, economías territoriales que se delinean y entran ya en acción: Dinamarca, Suecia, Moscovia, Polonia y el Estado Prusiano de Brandeburgo, en vías de mutación profunda y obstinada desde el advenimiento del Gran Elector (1640). Estos seres de grandes dimensiones que poco a poco van a desempeñar los primeros roles políticos y a disputarse el espacio del Báltico son economías nacionales.



La industria de armamentos se desarrolló en Suecia con la ayuda de los holandeses y se convirtió en una de las más importantes de Europa. Aquí se ve la fundición de Julitabroeck. (Rijksmuseum, Amsterdam.)

Este espacio ofrece, así, a nuestra observación la gama entera de las economías posible en los siglos XVII y XVIII, desde la *Hauswirtschaft* hasta la *Stadtwirtschaft* y la *Territorialwirtschaft*[359] Finalmente, introducida por las *complicidades* del mar, una economía-mundo cubre el conjunto. Como sobreañadida a las economías de las etapas inferiores, las envuelve, las constriñe, las disciplina y las adiestra también, pues la radical desigualdad entre dominadores y dominados no excluye cierta reciprocidad de servicios: yo te exploto, pero te ayudo de vez en cuando.

En resumen, para fijar nuestro punto de vista, digamos que ni las navegaciones normandas, ni la Hansa, ni Holanda, ni Inglaterra, si bien crearon sucesivamente en el Báltico tales economías dominantes, construyeron las bases económicas sin las cuales las grandes explotaciones sólo habrían dominado el vacío. En este mismo sentido, he dicho ya que Venecia[360], antaño, se adueño de la economía del Adriático, pero no la creó.

Suecia —que será nuestro ejemplo esencial— es una economía territorial en vías de formación, precoz y tardía a la vez. Precoz, porque el espacio político sueco se esboza desde muy pronto a partir de Uppsala y las orillas del lago Mälar, en el siglo XI, inclinándose más tarde hacia el sur, con la Gotlandia Occidental y la Gotlandia Oriental.

Pero es económicamente atrasada porque, desde comienzos del siglo XIII, los comerciantes de Lübeck estaban en Estocolmo, que domina, en el Báltico, el estrecho paso que hay a la salida del lago Mälar (casi el doble de la superficie del lago Léman), y permanecieron activos allí hasta fines del siglo XV[361], pues la ciudad no alcanzó su apogeo completo y en adelante sin disputa más que con el advenimiento de la dinastía de los Vasa, en 1523. En Suecia, pues, *como en las otras economías nacionales,* un espacio económico se organiza lentamente en un espacio político previamente esbozado. Pero esta lentitud tuvo también en Suecia razones particulares bastante evidentes.

Ante todo, comunicaciones difíciles, casi inexistentes (las hermosas rutas suecas datan del siglo XVIII[362]), en un espacio enorme de más de 400.000 km² que largas guerras agrandaron hasta las dimensiones de un imperio (Finlandia, Livonia, Pomerania, Mecklemburgo y obispados de Bremen y Verden). Hacia 1660, este Imperio mide (comprendida Suecia) 900.000 km². Suecia perderá una parte después de 1720 (Paz de Estocolmo con Dinamarca) y de 1721 (Paz de Nystadt con Rusia), pero Finlandia, enorme dominio colonial[363], permanecerá con su poder hasta su anexión por la Rusia de Alejandro I, en 1809. Si se agrega a estos espacios la superficie de agua del Báltico, que Suecia trata de rodear con sus posesiones (o sea 400.000 km²), el conjunto supera el millón de km².

Otra debilidad de Suecia es su población insuficiente: 1.200.000 suecos, 500.000 finlandeses y 1 millón de otros súbditos[364], a orillas del Báltico y del mar del Norte. Claude Nordmann[365] tiene razón al señalar el contraste entre los 20 millones de súbditos de la Francia de Luis XIV y los 3 millones, apenas, de la esfera sueca. En consecuencia, su «grandeza»[366] sólo es posible al precio de esfuerzos sin límites. Una centralización burocrática, creada tempranamente y costosa, establece una explotación fiscal que supera los límites de lo razonable y que, por sí sola, permitió la política imperialista de Gustavo Adolfo y sus sucesores.

Una última inferioridad, la más cruel, es que las aguas del Báltico, superficie esencial para los transportes, no son dominadas por Suecia. Hasta la Guerra de la Liga de Augsburgo (1689-1697), su marina mercante fue mediocre: muchos barcos, es cierto, pero de un tonelaje ínfimo, naves aldeanas, sin puente, que practican el cabotaje. Su marina de guerra, nacida en el siglo XVII, no es capaz, ni siquiera después de la creación, en 1679, de Karls Krona, sólida base naval[367], de igualar a la flota danesa, ni más tarde a la flota rusa. De hecho, la circulación marítima será monopolizada por la Hansa y luego, a partir del siglo XVI, por Holanda. En 1597, son casi 2.000[368] los barcos holandeses que circulan por el Báltico, atrapado entonces en su totalidad en la red estrecha de sus intercambios. Suecia, por favorecida que sea por sus conquistas y por las rentas aduaneras que obtiene al controlar los ríos y los tráficos de la Alemania del Norte, es capturada a su vez por los hilos del capitalismo de Amsterdam. El yugo se halla bien establecido: hasta los suecos saben que desembarazarse de los holandeses aprovechando una coyuntura, equivaldría a suspender los tráficos nutricios del Báltico y a golpear a su propio país en pleno corazón. Aunque hostiles a estos amos exigentes, no quieren apelar, para liberarse de ellos, a la ayuda de los franceses o a la de los ingleses. En 1659, los ingleses son advertidos por los responsables suecos[370] que no deben expulsar a los neerlandeses del Báltico ¡más que a condición de que los reemplacen!

Hasta los alrededores del decenio de 1670, hasta que se consolide el empuje inglés en el Báltico, los holandeses eliminarán toda competencia. Sus comerciantes no se contentan con dirigir los asuntos suecos en Amsterdam. Muchos de ellos, y no de los menores, los de Geer, los Trip, los Cronström, los Blommaert, los Cabiljau, los Wewester, los Usselinck y los Spierinck[371], se instalan en Suecia, a veces se naturalizan allí, obtienen títulos de nobleza y disponen, al mismo tiempo, de una total libertad de maniobra.

La acción holandesa penetra la economía sueca en profundidad, hasta la producción, hasta la utilización de la mano de obra campesina barata. Amsterdam controla, a la vez, los productos de los bosques suecos del Norte (madera, tablones, mástiles, alquitrán de hulla, brea, resina, etcétera) y toda la actividad del distrito minero de Bergslag, a poca distancia de la capital y de los ríos del Mälar. Imaginad un círculo de 15.000 km^2 de superficie donde hay oro, plata, plomo, cinc, cobre y hierro. Estos dos últimos minerales son fundamentales en la producción sueca, el cobre hasta aproximadamente el 1670, época en la que se agotan las minas de Falun; el hierro lo sustituye, entonces, y se exporta cada vez más a Inglaterra, en la forma de lingotes de fundición o de planchas. En los límites del Bergslag se elevan altos hornos y fraguas, fábricas de cañones y de balas de cañón[372]. Esta potencia metalúrgica sirvió, evidentemente, a la grandeza política de Suecia, pero no a su independencia económica, pues el sector minero dependió de Amsterdam en el siglo XVII, como en los siglos anteriores había dependido de Lübeck. Las empresas ejemplares de los de Geer y los Trip no son, en efecto, tan nuevas como se ha dicho. Obreros valones de la región de Lieja (de donde era originario Luis de Geer, el «rey del hierro») introdujeron en el Bergslag los altos hornos de ladrillo; pero mucho antes obreros alemanes habían edificado muy altos hornos de madera y barro[373].

Cuando, en 1720-1721, Suecia sea llevada al bloque Suecia-Finlandia, buscará en el Oeste compensaciones a sus sinsabores bálticos. Es la época en que adquiere impulso Göteborg, fundada en 1618 sobre el Kattegat y ventana de Suecia hacia Occidente. La marina mercante sueca toma cuerpo, aumenta el número y el tonelaje de sus naves (228 en 1723, 480 tres años más tarde, 1726), y esta marina escapa del Báltico; en 1732, el primer barco finlandés salido de Abo llegó a España[374]; el año anterior, el 14 de junio de 1731[375], la Compañía de Indias de Suecia había recibido su concesión del rey. Esta Compañía, con centro en Göteborg, tendría una prosperidad bastante larga (sus dividendos llegarían al 40 y hasta al 100%). Suecia, en efecto, supo aprovechar su neutralidad y las querellas marítimas de Occidente para explotar sus posibilidades. Los suecos asumen a menudo, al servicio de quien se lo pida, el fructífero papel de naves «enmascaradas»[376].

Este progreso de la marina sueca es una liberación relativa; significa el acceso directo a la sal, al vino y a los tejidos de Occidente y a los productos coloniales; y de golpe los intermediarios son descartados. Condenada a compensar los desequilibrios de su balanza comercial con exportaciones y servicios, Suecia busca un excedente en dinero que le permita mantener una circulación monetaria estorbada por los billetes del *Riksbank* (fundado en 1657 y vuelto a fundar en 1668[377]). Una política alerta y *mercantilista* se obstina en crear industrias y lo consigue más o menos, muy bien cuando se trata de construcciones navales, pero mal cuando se trata de la seda o de paños de calidad. Finalmente, Suecia sigue dependiendo de los circuitos financieros de Amsterdam, y su próspera Compañía de Indias admite una gran participación internacional, particularmente inglesa, tanto en el plano de los capitales como en el de las tripulaciones y los sobrecargos[378]. Moraleja: es difícil desembarazarse de las superioridades de una economía internacional, a la que nunca faltan recursos y subterfugios.

Un viaje a Finlandia nos lo ofrece una comunicación reciente de Sven Erik Aström[379] que tiene la ventaja de introducirnos en el límite más bajo de los intercambios, en los mercados de Lappstrand y Viborg, pequeña ciudad fortaleza erigida hacia el sur, al borde del golfo de Finlandia. Observamos allí un comercio campesino, llamado *Söbberei* por G. Mickwitz, V Niitemaa y A. Soom (la palabra *söbberei* viene de *sober*, «amigo» en Estonia y Livonia) y *majmiseri* (que proviene de la palabra finlandesa *majanies*, «el huésped») por los historiadores finlandeses. Estas palabras nos indican de antemano que se trata de un tipo de intercambio que se aparta de las normas habituales y que

replantea, para nosotros, los problemas nunca bien resueltos del pensamiento de Karl Polanyi y sus discípulos[380].

Menos accesible a Occidente que Noruega o Suecia, pues se halla más alejada de él, Finlandia tiene tendencia a ofrecer al comercio exterior productos forestales transformados, y en primer lugar alquitrán. En Viborg, el alquitrán se incorpora a un sistema triangular: el campesino productor; el Estado, que espera del campesino contribuyente que pueda pagar sus impuestos en dinero; el comerciante, el único capaz de ofrecer al campesino un poco de dinero, para luego quitárselo en virtud de un trueque necesario: sal por alquitrán. Hay allí un juego de tres participantes, el comerciante, el campesino y el Estado, donde el *baillif* (especie de intendente) sirve de comisionista y de árbitro.

En Viborg, los comerciantes, «burgueses» de la pequeña ciudad, son alemanes. La costumbre quiere que, cuando el campesino, su proveedor y cliente, acude a la ciudad, el comerciante lo albergue en su casa, se ocupe a la vez de su alojamiento, su alimentación y sus cuentas. El resultado, fácil de prever, es el endeudamiento regular del campesino, endeudamiento debidamente consignado en los libros de los comerciantes alemanes de Viborg[381]. Pero estos comerciantes no son más que agentes; las órdenes de compra y el dinero adelantado les llegan de Estocolmo, que a su vez no hace sino repetir las órdenes y los créditos de Amsterdam. Como el alquitrán es un negocio muy grande (de un millón a un millón y medio de árboles derribados por año[382]), como el campesino que destila la madera es capaz de frecuentar los mercados, de informarse en los pequeños puertos de la vecindad sobre el precio, decisivo en este caso, de la sal, y como además es un campesino libre, se liberará poco a poco de las ataduras de la *majmiseri*. Pero no se liberará de las instancias superiores, de la Compañía del Alquitrán creada en Estocolmo en 1648, que vigila y, en verdad, fija el precio de la sal y del alquitrán. Finalmente sufre las presiones de la coyuntura. Así, como el precio del centeno sube más rápidamente que el del alquitrán, a fines del siglo XVIII se llevarán a cabo deforestaciones y la creación de vastos cultivos. El campesino finlandés, pues, no es su propio amo, aunque disponga en la base de cierta libertad de maniobra.

Entonces, ¿por qué esa libertad relativa? Para Sven Erik Aström, quien conoce el problema mejor que nosotros, ella es garantizada por su participación en las dietas del gran ducado, que, a imagen del *Ricksdag* de Estocolmo, incluyen un cuarto estado, el de los campesinos. La política y el derecho habrían preservado la libertad de ese campesino de los confines lejanos tanto como la del mismo campesino sueco, que tampoco ha sido jamás siervo. Tanto más cuanto que el Estado monárquico, adversario de los nobles, hace su intervención. En resumen, dueños de su hacienda, el *hemman*[383], estos campesinos suecos son privilegiados con respecto a la masa creciente de los mozos de labranza y al hormigueo de los vagabundos y los muy pobres, los *torpare*[384]. Es verdad que las regiones suecas y finlandesas están cortadas por inmensas zonas colonizadas. ¿No es la zona colonizada la que fabrica y conserva la libertad campesina?

Pero nuestro problema no reside allí. Lo interesante para nosotros, en el ejemplo finlandés, es ver un poco más de cerca la situación «mercantil» del campesino, y más aún saber a qué nivel hay relevo entre el recolector de bienes en la producción y el negociante de lo alto, saber hasta dónde el gran comerciante actúa por sí mismo. Entre la cadena de arriba y la de abajo, la altura variable del punto de unión es una indicación, casi una medida. En principio, no hay holandeses en Viborg. Están solamente en Estocolmo.

Ultimo ejemplo: el de Gdansk (Danzig), ciudad extraña en más de un aspecto, rica, populosa, admirablemente situada, que supo mejor que otras ciudades de la Hansa conservar los preciosos derechos de su *etapa*. Su pequeño patriciado[385] es riquísimo. Sus «burgueses tienen el privilegio exclusivo de comprar trigo y otras mercancías que

vienen de Polonia [...] en su ciudad, y los extranjeros no tienen permiso para comerciar con Polonia ni para hacer pasar sus mercancías por la ciudad hacia Polonia; están obligados a efectuar su comercio con los burgueses, tanto en la compra como en la venta de mercancías». Una vez más, admiremos al pasar la concisa claridad de Savary des Bruslons[386]. Define en pocas palabras el monopolio de Gdansk: entre el vasto mundo y la inmensa Polonia, la ciudad es, si no única[387], al menos y con mucho la más importante puerta de entrada y de salida. Este privilegio, sin embargo, desemboca en una estrecha sujeción exterior con respecto a Amsterdam: hay una correlación bastante estricta entre los precios en Gdansk y los precios en la plaza holandesa[388] que los domina, y si ésta pone tanto cuidado en preservar la libertad de la ciudad del Vístula es porque, al defenderla, preserva sus propios intereses. También es porque Gdansk ha cedido en lo esencial: entre los siglos XVI y XVII, la competencia holandesa puso fin a la actividad marítima de Gdansk hacia el oeste y provocó, al mismo tiempo, en ella, como compensación, un breve desarrollo industrial[389]

Las posiciones respectivas de Gdansk y Amsterdam, pues, no difieren esencialmen-

te de las de Estocolmo y Amsterdam. Lo diferente es la situación detrás de la ciudad que la explota, una situación análoga a la que se esboza, y por las mismas razones, detrás de Riga[390], otra ciudad dominante que tiene a su merced una zona de campesinos reducidos a la servidumbre. Por el contrario, en Finlandia, en un extremo donde acaba de morir la explotación occidental, o en Suecia, el campesinado es libre. Es verdad que Suecia no tuvo en la Edad Media régimen feudal; es verdad que el trigo, allí donde es objeto de un vasto comercio de exportación, es factor de «feudalización» o de «refeudalización»; mientras que es probable que la actividad minera o la actividad forestal predispongan a una cierta libertad.

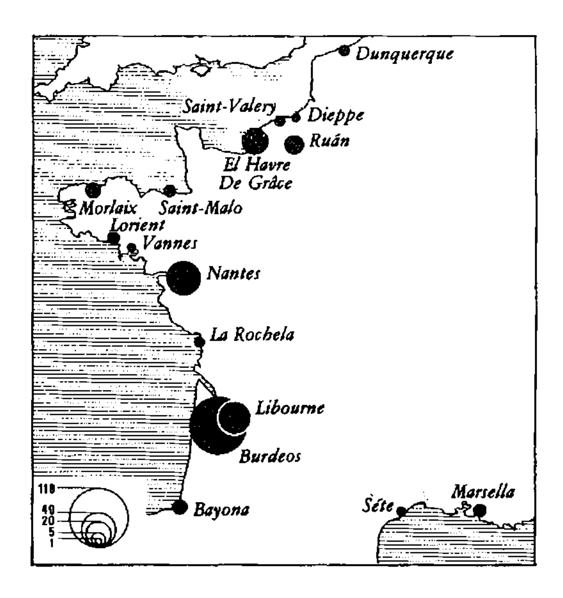
Sea como fuere, el campesino polaco está atrapado en las redes de la servidumbre. Es curioso, sin embargo, que Gdansk busque para sus intercambios a los campesinos libres todavía cercanos a sus muros o a los pequeños señores, pero de preferencia a los magnates, sin duda más difíciles de manejar, pero a los que el comerciante de Gdansk consigue finalmente controlar también, haciéndoles, como a los otros, adelantos sobre el trigo o el centeno por entregar, y dándoles a cambio de sus entregas las mercancías de lujo de Occidente. El comerciante, frente a los señores, domina en gran medida los *terms of trade*[391].

Sería interesante conocer mejor esos tráficos internos; saber si los eventuales vendedores son solicitados en sus casas o se trasladan en persona a Gdansk; conocer el papel exacto de los intermediarios que la ciudad mantiene entre ella y sus proveedores; saber quién es el amo, o al menos el animador, del barcaje en el Vístula; quién controla las tiendas-postas de Torun, donde el trigo es secado y almacenado de un año al otro, como en los silos de varios pisos de Gdansk; quién en Gdansk tiene a su cargo los lanchones, los *bordings* que descargan las naves y pueden (gracias a su escaso calado) remontar o descender por el canal que une a la ciudad con el Vístula. En 1752, 1.288 barcos y barcas (polacos y rusos) llegaron al bajo Vístula, mientras que llegaron al puerto más de 1.000 naves de mar. Esto debía de dar ocupación, y en cantidad, a los 200 burgueses negociantes que se reunían cada día en el *Junckerhoff*, la Bolsa activa de Gdansk[392].

Se ve bien cómo Gdansk, envuelta en su egoísmo y su bienestar, explota y traiciona a la inmensa Polonia y logra modelarla.

Francia contra Holanda: un combate desigual

En el siglo XVII, Francia fue literalmente subyugada por la minúscula República del Norte. A lo largo de sus costas atlánticas, desde Flandes hasta Bayona, no hay un solo puerto que no vea multiplicarse las visitas de las naves holandesas, dirigidas comúnmente por tripulaciones muy modestas (7 u 8 personas) y que no terminan de cargar vino, aguardiante, sal o frutas y otros artículos perecederos[393], y hasta telas, incluso trigo. En todos estos puertos, en Burdeos sobre todo y en Nantes, se instalan comerciantes y comisionistas holandeses. En apariencia, y a menudo en realidad, son gente bastante humilde frente a la cual la población (no hablo de los comerciantes locales) no parece radicalmente hostil. Sin embargo, hacen fortuna, amasan un abundante capital y, un buen día, se vuelven a su país. Durante años, se mezclan en la vida económica de todos los días, la de la plaza, el puerto y los mercados vecinos. Así los he mostrado, alrededor de Nantes, comprando antes de la cosecha los pequeños vinos del Loira[394]. Los comerciantes locales, por mucha que sea su envidia y su impaciencia, no pueden



23. NAVES LLEGADAS DE PUERTOS FRANCESES A TEXEL
ANTEPUERTO DE AMSTERDAM (1774)

Se trata casi exclusivamente de naves holandesas, activas a todo lo largo del litoral francés del mar del Norte, del canal de La Mancha y del Atlántico. Actividad reducida, en cambio, en dirección a los puertos mediterráneos franceses. (Tomado de A. N., A. E., B1-165, fol. 2, 12 de enero de 1775.)

vencer esta competencia y eliminarla: los artículos entregados en nuestros puertos de la Mancha y del océano son, demasiado a menudo, artículos perecederos, de modo que la frecuencia del paso de los barcos es, para los neerlandeses, un triunfo importante, sin contar los otros. Y si un barco francés lleva directamente a Amsterdam el vino o los productos de la cosecha, choca con dificultades sistemáticas[395].

Frente a las medidas francesas de represalia, que no faltaron, Holanda tiene medios para responder. Ante todo, prescindiendo de los productores franceses. Le basta con dirigirse a otros proveedores, de donde la fortuna de los vinos portugueses, o españoles o hasta de las Azores, de Madeira, y de los aguardientes catalanes. Los vinos del Rin, raros y caros en Amsterdam en 1669, abundan allí en el siglo XVIII. La sal de Bourgneuf y de Brouage fue durante mucho tiempo preferida a la de Setúbal o Cádiz, demasiado picante, para las salazones holandesas de pescado, pero los holandeses aprendieron a suavizar la sal ibérica mezclándola con agua de mar de sus orillas[396]. Los productos manufacturados de lujo que produce Francia tienen una gran demanda en el extranjero. Pero no son insustituibles. Siempre es posible imitarlos, fabricarlos en Holanda casi de la misma calidad. En una entrevista con Juan de Witt, en 1669, Pomponne, que representa a Luis XIV en La Haya, ve con irritación que el sombrero de castor que lleva el Gran Pensionario es de fabricación holandesa, mientras que algunos años antes todos los sombreros de ese tipo llegaban de Francia[397].

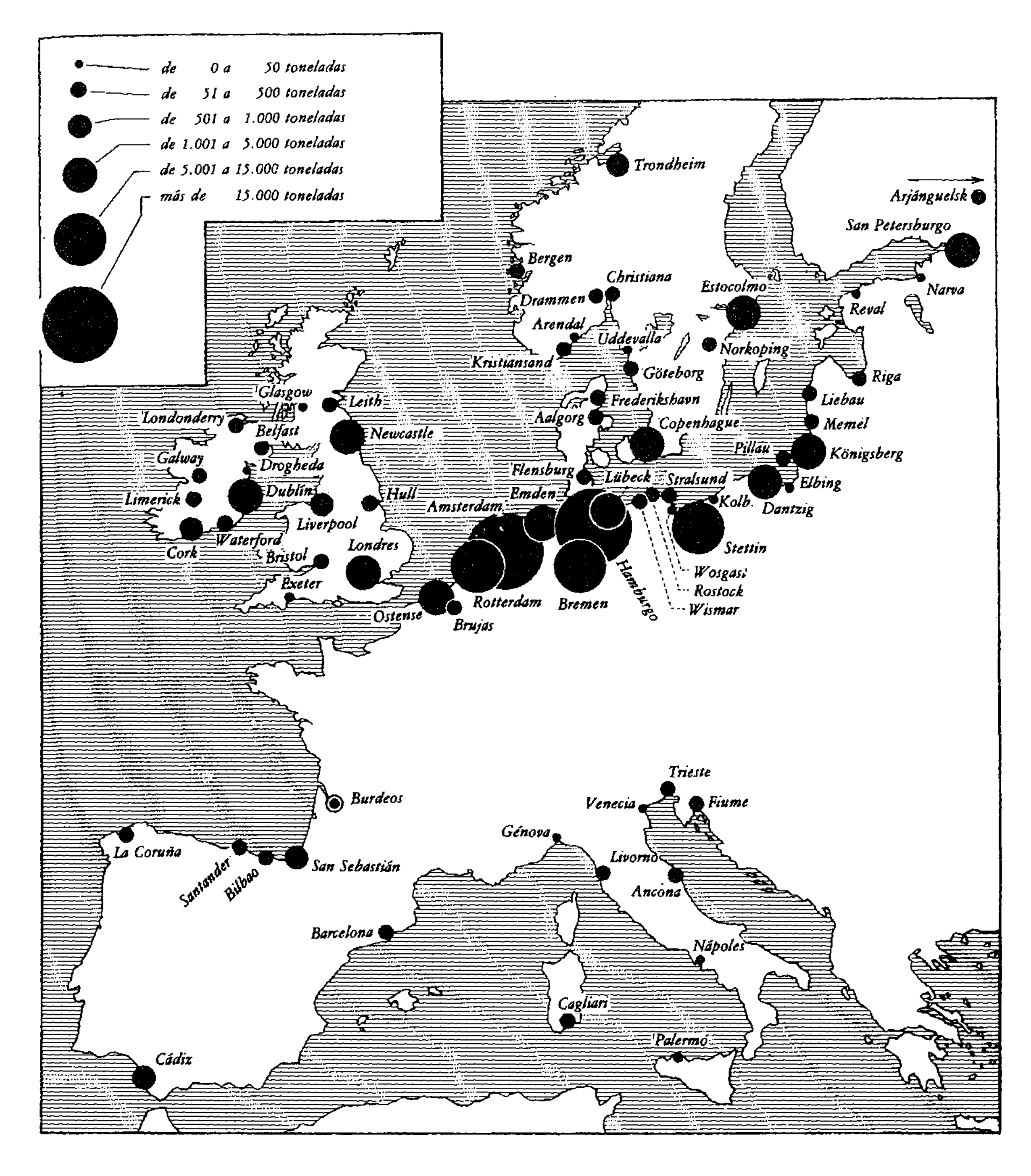
Lo que aún los franceses más inteligentes no siempre comprenden es que se trata de un diálogo desigual. Contra Francia, Holanda, con sus redes mercantiles y los recursos de su crédito, puede cambiar de política a voluntad. Es por ello por lo que Fran-

cia no puede desembarazarse más que Suecia, pese a sus recursos, pese a sus esfuerzos y sus cóleras, del intermediario holandés. Ni Luis XIV, ni Colbert ni los sucesores de éste logran romper la sujeción. En Nimega (1678) y en Ryswick (1697), los holandeses hacen levantar regularmente las trabas puestas anteriormente a sus tráficos. «Nuestros plenipotenciarios en Risvic —dice el conde de Beauregard (15 de febrero de 1711)—, [olvidando] la importancia de las máximas del Sr. Colbert, creyeron que era indiferente consentir la supresión del impuesto de cincuenta soles por tonel»[398]. ¡Qué error! Ahora bien, en Utrecht (1713), el error se renueva. Y ya en el curso de la Guerra de Sucesión de España, Holanda, gracias a los pasaportes que prodiga el gobierno francés, gracias a las naves «enmascaradas» de los países neutrales, gracias a las complacencias de los franceses, gracias a un tráfico terrestre que, mediante engaños, se intensifica a lo largo de nuestras fronteras, no carece jamás de productos franceses, a su conveniencia y suficiencia.

Un largo informe francés, escrito inmediatamente después de la Paz de Ryswich, enumera y detalla una vez más los procedimientos holandeses, sus hábiles recursos y las innumerables réplicas francesas, que quieren a la vez respetar y eludir las cláusulas de los tratados concluidos por el gobierno de Luis XIV y que no logran atrapar al inasible adversario, «los holandeses, cuyo genio, sutil en ciertos sentidos dentro de su tosquedad, no se mueven más que por razones derivadas de su propio interés»[399] Pero este «propio interés» consiste en inundar Francia de mercancías redistribuidas o provenientes de Holanda. Sólo la fuerza los hará ceder, pero no se apelará a ella. Los planes miríficos, cerrar los puertos y las fronteras del Reino, poner trabas a la pesca holandesa y perturbar el «comercio privado» de los comerciantes de Amsterdam (por oposición al comercio público de las Compañías Neerlandesas en América, en Africa y en las Grandes Indias) son más fáciles de formular por escrito que de realizar. Pues nosotros no tenemos grandes comerciantes, «los que consideramos como tales no son, en su mayoría, más que comisionistas extranjeros...»[400], es decir, detrás de ellos están los negociantes holandeses. Nuestros luises de oro y la plata se encuentran como por azar en Holanda[401]. Y, para terminar, no tenemos suficientes barcos. Las capturas del corso francés «en la última guerra nos proporcionó una buena cantidad de ellos apropiados para el comercio [lejano], pero por falta de comerciantes para equiparlos y de navegantes, nos deshicimos de ellos, vendiéndolos a los ingleses y holandeses que vinieron a comprarlos después de la paz»[402].

Igual sujeción percibimos si nos remontamos a la época de Colbert.

Cuando la fundación de la Compañía Francesa del Norte (1669), «pese a los esfuerzos del Revisor General y de los hermanos Pierre y Nicolas Fromont, los ruaneses se negaron a participar en la Compañía. [...] Los bordeleses, por su parte, sólo entraron obligados y forzados». ¿Es porque «no se sentían bastante ricos en barcos ni en capitales frente a los holandeses»[403]? ¿O bien porque ya estaban incorporados, como agentes de transmisión, a la red de Amsterdam? En todo caso, de creer a La Pottier de la Hestroy[404], que escribe sus largos informes hacia 1700, en esa época comerciantes franceses servían de intermediarios a los negociantes holandeses. Es ya un progreso con respecto a la situación que describía en 1646 el padre Mathias de Saint Jean[405]. Los holandeses ocupaban por entonces ellos mismos las posiciones de intermediarios en las plazas francesas; al parecer, las abandonaron, al menos en parte, a comerciantes locales. Sin embargo, será menester esperar hasta el decenio de 1720, ya lo hemos dicho[406], para que el capitalismo mercantil comience a liberarse, en Francia, de las tutelas extranjeras, con el surgimiento de una categoría de negociantes franceses a la altura de la economía internacional. Pero no nos apresuremos: en Burdeos, cuyo desarrollo comercial fue espectacular, a fines del siglo XVIII, según un testigo, era «de público conocimiento que más del tercio del tráfico estaría bajo control holandés».



24. RELACIONES DE BURDEOS CON LOS PUERTOS DE EUROPA

Media anual de los tonelajes enviados desde Burdeos, de 1780 a 1791. La preponderancia del Norte es evidente en este tráfico que se realiza sobre todo bajo pabellón holandés (en 1786, los 273 barcos que van de Francia a Amsterdam son todos holandeses, según la lista del cónsul francés, de Lironcourt). Los cargamentos consisten sobre todo en vinos, azúcar, café e índigo. A la vuelta, llevan madera y cereales. (Tomado de Paul Butel, Les aires commerciales européennes et coloniales de Bourdeaux.*)*

Inglaterra y Holanda

Las reacciones inglesas a los avances de Holanda comenzaron muy temprano. El Acta de Navegación de Cromwell data de 1651, y Carlos II la confirma en 1660. Cuatro veces Inglaterra se lanza a violentas guerras contra las Provincias Unidas (1652-1654, 1665-1667, 1672-1674 y 1782-1783). Cada vez, Holanda acusa el golpe. Al mismo tiempo, una producción nacional cada vez más próspera se desarrolla en Inglaterra al abrigo de un proteccionismo vigilante. Prueba, sin duda, de que la economía inglesa era más equilibrada que la francesa, menos vulnerable a las fuerzas externas, y de que su producción era más necesaria para los holandeses, los cuales, por lo demás siempre trataron con miramientos a los ingleses, cuyos puertos eran el mejor refugio de sus barcos contra el mal tiempo.

Pero no debemos creer que escapó a la actividad holandesa. Charles Wilson[407] señala que hubo, para todo holandés avisado, muchas maneras de acomodarse a las Actas de Navegación. La Paz de Breda, en efecto, aportó una atenuación (1667) de ellas. Aunque el Acta prohibía a todo barco extranjero llevar a Inglaterra mercancías que no fuesen de su producción nacional, en 1667 se admitió que serían consideradas «holandesas» las mercancías llevadas por el Rin o compradas en Leipzig o Francfort y almacenadas en Amsterdam, incluidas las telas de lino de Alemania, a condición de haber sido blanqueadas en Haarlem. Más aún, las grandes casas holandesas tenían filiales en Londres: los Van Neck, los Van Notten, los Neufville, los Clifford, los Baring, los Hope, los Van Lennep[408], etcétera. De allí los vínculos amistosos y complacientes, a los que contribuían los viajes de un lado a otro del mar, además de los regalos recíprocos, bulbos de tulipanes o de jacintos, toneles de vino del Rin, jamones, ginebra de Holanda... Algunas firmas inglesas hasta llevaban su correspondencia en neerlandés.

Por esos caminos, esas aberturas y esos vínculos, el comercio intermediario holandés desempeña su papel, tanto a la entrada como a la salida de la isla, hasta 1700 al menos, quizás hasta 1730. A la entrada, lleva pieles, cueros, alquitrán, maderas, ámbar de Rusia y del Báltico, las finas telas de lino alemanas blanqueadas en Holanda que los jóvenes londinenses elegantes exigen en el siglo XVIII para sus camisas, mientras que sus padres se contentaban con hacer de ellas bocamangas, cuellos y mangas sobre la tela inglesa más rústica[409]. A la salida, una gran parte de los productos coloniales son obtenidos por los holandeses en las subastas de la *East India Company;* compran también mucho tabaco, azúcar, a veces trigo y estaño y una «increíble» cantidad de paños de lana, por más de dos millones de libras esterlinas por año, dice Daniel Defoe[410] en 1728, que luego almacenaban en Rotterdam y Amsterdam para reexportarlas, principalmente a Alemania[411]. Así, Inglaterra quedó durante largo tiempo englobada en el juego neerlandés del depósito. Un folleto inglés (1689) llega a decir: «Todos nuestros comerciantes están en vías de convertirse en agentes holandeses»[412].

Un estudio detallado revelaría ciertamente muchos lazos eficaces —en particular, los que crean el crédito y las compras anticipadas— que permiten al sistema neerlandés prosperar en Inglaterra y hasta, durante mucho tiempo, prosperar plenamente. Tanto que los ingleses (al igual que los franceses) a menudo tienen ocasión de descubrir, estupefactos, que sus productos pueden venderse en Amsterdam a menor precio que en su país de origen.

Sólo a partir de 1730 el sistema comercial neerlandés se deteriora en Europa, después de cincuenta años de un renacimiento de sus actividades, de 1680 a 1730[413]. Y sólo en la segunda mitad del siglo los comerciantes neerlandeses se quejan «de no estar ya introducidos en las transacciones reales del cambio y de no ser ya más que simples

agentes para los transportes marítimos y las expediciones»[414]. No se podría decir más claramente que el juego se ha invertido. Inglaterra es en adelante un país liberado de la tutela extranjera, listo para apoderarse del cetro del mundo.

Y lo está tanto más cuanto que la retirada comercial holandesa lo ayudó a obtener lo que le había faltado tan cruelmente en el curso del siglo XVII: la posibilidad para el Estado de conseguir grandes empréstitos. Los holandeses siempre se habían negado hasta entonces a confiar capitales al Estado inglés, pues las garantías ofrecidas les parecían inaceptables. Pero, durante el último decenio del siglo, el Parlamento de Londres admitió el principio de un fondo alimentado por impuestos particulares para garantizar los empréstitos lanzados por el Estado y el pago de intereses. Desde entonces, los holandeses desatan los cordones de sus bolsas, y de modo cada vez más amplio con los años. Los «fondos» ingleses les ofrecen a la vez una inversión cómoda, un interés superior al del dinero de Holanda y un objeto de especulación apreciado en la Bolsa de Amsterdam, cosas todas, y esto es importante, que no encuentran en Francia.

Es, pues, en Inglaterra donde van a volcarse los capitales excedentes de los negociantes holandeses. Participan con creces, durante todo el siglo XVIII, en los empréstitos del Estado inglés y especulan también con los otros valores ingleses, acciones de la Compañía de Indias, de la South Sea o del Banco de Inglaterra. En Londres, la colonia neerlandesa es más rica y numerosa que nunca. Sus miembros se agrupan en la Dutch Church de Austin Friars, un poco como los genoveses en Palermo alrededor de la iglesia de San Giorgio. Si se suma a los comerciantes cristianos (muchos de ellos hugonotes, emigrados primitivamente a Amsterdam) los comerciantes judíos, que forman otra colonia poderosa aunque inferior a la cristiana, se tiene la impresión de una intrusión, de una conquista holandesa[415].

Fue así como lo sentían los ingleses, y Charles Wilson[416] hasta ve en ello una explicación de su «fobia» hacia los empréstitos y la deuda nacional, que les parecía dominada por el extranjero. De hecho, esta afluencia de dinero neerlandés dio aliento al crédito inglés. Menos rica que Francia, pero con un crédito más «brillante», como decía Pinto, Inglaterra siempre obtuvo el dinero necesario, en cantidad suficiente y en el momento deseado. ¡Inmensa ventaja!

La sorpresa de Holanda será, en 1782-1783, la violencia con la cual la potencia inglesa se volverá contra ella y la abatirá. Sin embargo, ¿no era previsible ese epílogo? La Holanda del siglo XVIII, de hecho, se dejó conquistar por el mercado nacional inglés, por el medio social de Londres, donde sus negociantes se hallan más a su gusto, ganan más y hasta encuentran distracciones que la austera Amsterdam les niega. Contemplada en el juego diverso de Holanda, la carta inglesa es curiosa, una carta ganadora, y luego repentinamente perdedora.

Salir de Europa: Insulindia

¿Se puede, con motivo de los primeros viajes neerlandeses a Insulindia, tratar de observar algo en un todo diferente? Una especie de nacimiento *ex nihilo* de un proceso de dominación, y el decaimiento rápido de esta dominación.

Tres etapas son evidentes en la primera penetración holandesa (y, sin duda, en toda penetración europea) en Asia. W. H. Moreland las ha distinguido hace ya tiempo (1923)[417]: el barco mercante, especie de bazar ambulante, de buhonero sobrecargado; la factoría o la «lonja», que es una concesión en el interior de un país o de una plaza mercantil; por último, la ocupación del territorio. Macao es un ejemplo de factoría; Ba-

tavia es ya el comienzo de la colonización de Java; en cuanto al bazar ambulante, para los primeros años del siglo XVII, es tal la cantidad de casos que sólo tenemos dificultad para elegir.

Por ejemplo, las cuatro naves de Paul Van Caerden expedidas a las Indias Orientales de 1599 a 1601[418], por una *voorkompanie*[419] —la Nueva Compañía de los Brabanzones—, y que al retorno sólo serán dos. La primera escala, hecha el 6 de agosto de 1600, los conduce a Bantam. Como hay en la rada demasiados barcos holandeses, y por ende demasiados compradores, dos de las naves son desviadas al pequeño puerto de Passamans, donde —se rumorea— hay superabundancia de pimienta. Pero los vendedores allí son tramposos y las condiciones náuticas peligrosas. Se toma entonces, no sin vacilaciones, la decisión de dirigirse a Atjeh (Achem), en la punta occidental de Sumatra. Las dos naves llegan allí el 21 de noviembre de 1600. ¡Cuánto tiempo perdido ya! Habían empleado 7 meses y 15 días de Texel a Bantam, y luego 3 meses y 15 días para llegar, creían ellos, al puerto ideal. En verdad, los viajeros se habían metido en la boca del lobo. Solapado y hábil, el rey de Achem los entretiene a su antojo, después de haberles arrancado 1.000 piezas de ocho. Para recuperar la ventaja, los holandeses se refugian en sus barcos y se apoderan de nuevas naves mercantes que se encuentran en el puerto, tres de las cuales felizmente cargadas de pimienta que los prudentes vencedores «hicieron guardar bien». Y las negociaciones se reinician hasta que, después de haber incendiado dos de las naves capturadas, los holandeses se resignan, en la noche del 21 al 22 de enero de 1601, a abandonar el puerto poco hospitalario. Habían perdido dos meses más en esas peligrosas aguas de los trópicos donde los gusanos devoran la madera de los barcos. No había otra solución, entonces, que volver a Bantam, adonde llegaron el 15 de marzo, después de siete semanas más de viaje. Allí, en compensación, no hallaron ninguna dificultad: Bantam era una especie de Venecia de Insulindia. Naves holandesas que habían llegado al mismo tiempo hicieron encarecer los precios, pero la mercancía se cargó a bordo, y el 22 de abril las dos naves ponen rumbo, finalmente, hacia Europa[420].

Lo que resalta de esta experiencia es la dificultad, en un universo mal conocido aún, complicado y enormemente diferente de Europa, para introducirse en un circuito, y no hablemos de dominarlo. En una metrópoli mercantil como Bantam, los intermediarios se presentan enseguida, os esperan, pero son ellos quienes dominan a los recién llegados. La situación sólo empezará a invertirse cuando los holandeses se hayan hecho amos del comercio de las especies moluquesas. Establecer este monopolio era la condición para seguir, una a una, todas las ramificaciones e introducirse en ellas como participante privilegiado y, en lo sucesivo, indispensable. Pero, finalmente, quizás el mayor defecto de la explotación holandesa fue querer dominar todo en Oriente, limitando la producción, arruinando al comercio indígena, empobreciendo y diezmando la población, en suma, matando la gallina de los huevos de oro.

¿Se puede generalizar?

Los ejemplos indicados tienen el valor de sondeos. Sólo pretenden esbozar una situación de conjunto, la manera como funciona una economía-mundo, a partir de los elevados voltajes de su centro y de las complacencias y debilidades de otros. El éxito sólo es posible si las economías inferiores y las economías sometidas son accesibles, de una manera u otra, a la economía dominante.

La unión con la corona de las potencias segundas, es decir, Europa, se efectúa por sí misma, sin violencias excesivas: el atractivo, el mecanismo de los intercambios, el juego de los capitales y del crédito bastan para mantener los vínculos. Además, en la totalidad del tráfico holandés, Europa representa las cuatro quintas partes del conjunto; ultramar no es más que un complemento, por notable que sea. Es esta presencia de países inferiorizados, pero desarrollados y vecinos, posibles competidores, lo que mantiene el calor y la eficacia del centro, ya lo hemos dicho. Si China no es una economía-mundo explosiva, ¿es sólo a causa de su mal centrado? ¿O, lo que equivale a lo mismo, a la ausencia de una semiperiferia suficientemente fuerte para sobreexcitar el corazón del conjunto?

En todo caso, está claro que la «verdadera» periferia, en última instancia, no puede ser conservada más que por la fuerza, la violencia, la reducción a la obediencia, ¿por qué no decir mediante el colonialismo, clasificando éste, al pasar, entre las viejas, muy viejas, experiencias? Holanda practica el colonialismo tanto en Ceilán como en Java; España lo inventa en su América; Inglaterra lo utilizará en la India... Pero ya en la franja de sus zonas explotables, en el siglo XIII, Venecia y Génova eran potencias coloniales: en Caffa, en Quío, si se piensa en los genoveses; en Chipre, en Candía y en Corfú, si nos remitimos a las experiencias venecianas. ¿No se trataba, con toda evidencia, de una dominación tan absoluta como se la podía realizar en esa época?

SOBRE LA DECLINACION DE AMSTERDAM

Hemos recorrido el historial de la primacía holandesa. Su brillantísima historia pierde su brillo al terminar el siglo XVIII. Esta pérdida de luz es un repliegue, una declinación, no una decadencia, en el sentido cabal de la palabra, de la cual los historiadores han usado y abusado. Sin duda, Amsterdam cedió el lugar a Londres, como Venecia ante Amberes y como Londres, más tarde, ante Nueva York. Pero siguió viviendo de manera provechosa, y todavía hoy es uno de los puntos importantes del capitalismo mundial.

En el siglo XVIII, abandona algunas de sus ventajas comerciales en Hamburgo, en Londres y hasta en París, pero se reserva otras, mantiene algunos de sus tráficos y su actividad bursátil llega a su plenitud. Por la práctica creciente de la «aceptación», incrementa su rol bancario a la medida del enorme crecimiento europeo, que ella financia de mil maneras, particularmente en tiempo de guerra (crédito comercial a largo plazo, seguros marítimos y reaseguros, etcétera). Hasta el punto de que se decía en Burdeos, a fines del siglo XVIII, que era «de pública notoriedad» que un tercio de los negocios de la ciudad dependían de los préstamos holandeses[421]. Por último, Amsterdam obtiene un gran beneficio de sus préstamos a los Estados europeos. Lo que Richard T. Rapp[422] ha indicado con respecto a la Venecia decaída del siglo XVII, que, mediante sus adaptaciones, reconversiones o explotaciones nuevas, conserva un P.N.B. tan elevado como en el siglo precedente, aconseja circunspección cuando se quiere inventariar el pasivo de la ciudad en declinación. Sí, la proliferación de la «banca» representó en Amsterdam un proceso de mutación y de deterioro del capital; sí, su oligarquía social se cierra sobre sí misma, se retira, como en Venecia o Génova, del negocio activo y tiende a transformarse en una sociedad de prestamistas rentistas a la búsqueda de todo lo que pueda garantizar privilegios tranquilos, incluida la protección del estatuderato. Pero a ese puñado de privilegiados quizás se le puede reprochar su papel (aunque no siem-

pre lo haya elegido); en todo caso, no su cálculo, pues atraviesa indemne la tormenta de la Revolución y el Imperio y, según ciertos autores holandeses, se mantendrá todavía en 1848[423]. Sí, hubo un paso de las tareas elementales y salubres de la vida económica a los juegos más sofisticados del dinero. Pero Amsterdam está cogida en un destino que supera sus responsabilidades propias; la suerte de todo capitalismo dominante es la de estar atrapado en una evolución ya visible, siglos antes, en las ferias de Champaña y que, por su mismo éxito, va a dar a un umbral de actividades o acrobacias financieras donde el conjunto de la economía difícilmente se le une, si no se niega a seguirlo. Si se buscan las causas o los motivos del retroceso de Amsterdam, se corre el riesgo, en último análisis, de volver a caer en esas verdades generales que son válidas para Génova a comienzos del siglo XVII, como para Amsterdam en el siglo XVII y quizás para los Estados Unidos de hoy, que, también ellos, manejan el papel moneda y el crédito hasta límites peligrosos. Esto es, al menos, lo que sugiere un examen de las crisis que se suceden en Amsterdam durante la segunda mitad del siglo XVIII.

LOS CAPITALES HOLANDESES EN 1782

Según una estimación del Gran Pensionario van der Spieghel, ascenderían a mil millones de florines, invertidos del siguiente modo:

Préstamos exteriores a los Estados		335 millones, de los cuales	
		a Inglaterra	280
		a Francia	25
		a otros	30
Préstamos coloniales	140		
Préstamos interiores (a las provincias, compañías y almirantazgos)	425		
Comercio de cambio	50		
Oro, dinero y joyas	50		

(en: Y. de Vries, *Rijkdom der Nederlander*, 1927).

Las crisis de 1763, 1772-1773 y 1780-1783

El vasto sistema holandés atravesó, a partir del decenio de 1760, varias crisis graves, paralizantes. Crisis que se asemejan todas y que parecen ligadas a las crisis del crédito. La masa de los efectos comerciales, la suma del «dinero artificial», parece gozar de cierta autonomía con respecto a la economía general, pero con límites que no se pueden superar. En plena crisis (18 de enero de 1773), Maillet du Clairon, atento cónsul francés en Amsterdam, muestra ese límite cuando explica que la plaza de Londres está tan «acuciada» como la de Amsterdam, lo cual es «una prueba de que hay en todas las cosas un término después del cual necesariamente hay que retroceder»[424].

¿Obedecerán todos estos accidentes a un mismo proceso bastante simple, hasta demasiado simple? ¿Excederá cierto volumen de papel las posibilidades de la economía europea, que, periódicamente, dejaría caer su carga? El desequilibrio aparecería hasta con regularidad, cada diez años: 1763, 1772-1773, 1780-1783. En la primera y la tercera de estas crisis, la guerra seguramente tuvo su peso: es inflacionista por naturaleza,

obstaculiza la producción y, el día en que cesa, es menester liquidar la adición, compensar el desequilibrio resultante. Pero, en la crisis de 1772-1773, la guerra no tuvo influencia. ¿Estaremos en presencia de una crisis llamada de Antiguo Régimen, en la que todo provendría, entonces, de un reflujo de la producción agrícola cuyas consecuencias se extienden al conjunto de las actividades económicas? ¿Una crisis ordinaria, en suma? Europa sufre, en efecto, cosechas catastróficas en 1771-1772. Una noticia de La Haya (24 de abril de 1772) señala en Noruega un hambre «tan espantosa [...] que se muele la corteza de los árboles para que haga las veces de harina de centeno», y los mismos extremos se observan en algunas regiones de Alemania[425]. ¿Es ésta la razón de esta crisis violenta, que tal vez agravaron, por añadidura, las consecuencias del hambre catastrófica que se abatió sobre la India en esos mismos años, 1771-1772, transtornando de golpe los mecanismos de la *East India Company*? Todo eso tuvo importancia, sin duda, pero ¿el verdadero motor no es, una vez más, el retorno periódico de la crisis del crédito? En todo caso, siempre, en el corazón de cada una de estas crisis, consecuencia o causa, escasea el dinero al contado, la tasa de interés experimenta ascensos bruscos, a niveles insoportables, hasta del 10 y el 15%.

Los contemporáneos relacionan siempre estas crisis con una gran quiebra inicial, la de los Neufville en agosto de 1763 [426], la de los Clifford en diciembre de 1772[427] y la de Van Faerelink en octubre de 1780[428]. Es evidente que esta manera de ver, por natural que sea, es poco convincente. Los cinco millones de florines de la familia de los Clifford o los seis millones de los Neufville tuvieron, por cierto, su peso y desempeñaron en la Bolsa de Amsterdam el papel de detonador, de destructor violento de la confianza. Pero, ¿puede creerse que si los Neufville no hubiesen realizado desastrosas operaciones en Alemania, o si los Clifford no se hubiesen entregado a una loca especulación en la Bolsa de Londres con las acciones de la *East India Company* o si el burgomaestre Faerelink no hubiese hecho muy malos negocios en el Báltico el mecanismo de la crisis no se habría desencadenado ni generalizado? Todas las veces, el primer choque de las grandes quiebras hizo desmoronarse un sistema ya tenso de antemano. Es conveniente, pues, ampliar la observación, tanto en el tiempo como en el espacio, y sobre todo comparar las crisis aludidas, porque se suman unas a otras, porque marcan el repliegue evidente de Holanda y, finalmente, porque se asemejan, difieren y se explican mejor cuando se las compara entre sí.

Sus semejanzas: son, en efecto, crisis modernas del crédito, lo que las distingue absolutamente de las crisis llamadas de Antiguo Régimen[429], que se basan en los ritmos y procesos de la economía agrícola e industrial. Pero, ¡cómo difieren! Para Charles Wilson[430], la crisis de 1772-1773 es más grave, más profunda, que la de 1763, y tiene razón, pero la crisis de 1780-1783 es más profunda todavía. De 1763 a 1783 hubo una agravación, una acentuación de la conmoción holandesa y, al mismo tiempo que este *crescendo* de diez en diez años, una transformación del marco económico subyacente.

La primera crisis, la de 1763, siguió a la Guerra de los Siete Años (1756-1763), la cual fue para Holanda, que permaneció neutral, un período de prosperidad mercantil inaudita. Durante las hostilidades, «Holanda llevó a cabo casi sola [...] todo el comercio de Francia, sobre todo el de Africa y de América, que es por sí solo inmenso, y lo hizo con un aumento de los beneficios del cien y a menudo de más del doscientos por ciento. [...] Algunos negociantes de Holanda se enriquecieron con él, pese a la pérdida de gran número de sus barcos, capturados por los ingleses, que ha sido calculada en más de cien millones» de florines[431]. Pero esta recuperación de su comercio, esta vuelta a sus mejores días, exigió a Holanda enormes operaciones de crédito, un inflamiento desordenado de las aceptaciones, los reembolsos de letras de cambio vencidas mediante nuevas letras sobre otras cosas, más operaciones de papel de pelota en cadena[432]. «Sólo los imprudentes —piensa un buen juez en la materia[433]— asumieron entonces grandes

compromisos.» ¿Es verdad? ¿Cómo los juiciosos podían escapar al engranaje de la «circulación»? El crédito natural, el crédito forzado y el crédito «quimérico» terminaron por constituir un volumen enorme de papel, de «tal magnitud que, según un cálculo exacto, excede quizás en quince veces el dinero contante y sonante o el efectivo en Holanda»[434]. Aunque se esté menos seguro que nuestro informador, un holandés de Leyden, sobre la exactitud de esa cifra, está claro que los negociantes holandeses se hallan ante una situación dramática cuando los *discompteurs* [los que efectúan descuentos], bruscamente, se niegan a descontar el papel, o más exactamente no pueden ya hacerlo. Al faltar el numerario, la crisis, con sus quiebras en cadena, se precipita: afectará, tanto como a Amsterdam, a Berlín, Hamburgo, Altona, Bremen, Leipzig[435], Estocolmo[436] y, sobre todo, a Londres, a la que recurrirá la plaza holandesa. Una carta veneciana de Londres, con fecha del 13 de septiembre de 1763[437], informa que, la semana precedente, según rumores que corren, se había enviado a Holanda la «notable» suma de 500.000 libras esterlinas «en socorro del grupo mercantil» con el agua al cuello de Amsterdam.

Pero, ¿puede hablarse de socorro cuando se trata sencillamente de la retirada por los holandeses de los capitales invertidos en los fondos ingleses[438]? Como la crisis se inicia el 2 de agosto, en el momento de la quiebra de Joseph Aron (con un descubierto de 1.200.000 florines) y de los hermanos Neufville (con un pasivo de 6 millones de florines), la llegada de los fondos ingleses tarda un mes, un mes de lamentaciones, de desesperación, de solicitaciones... Y se producen sucesos espectaculares: quiebras en Hamburgo, por ejemplo, muchas de comerciantes judíos[439], 4 en Copenhague, 6 en Altona[440], 35 en Amsterdam[441], y «algo que jamás ha ocurrido es que a comienzos de esta semana el dinero de banco ha estado un medio por ciento debajo [de] el dinero en efectivo»[442]. El 19 de agosto las quiebras se elevan a 42[443] y «se conocen ya algunas víctimas próximas». Oldecop, el cónsul ruso, a la vista de la catástrofe, no vacila en acusar a «la gran avidez de ganancias que algunos negociantes han querido hacer con las acciones durante la guerra»[444]. «Tanto va el cántaro a la fuente que se rompe —escribía el 2 de agosto—. Lo que se había previsto y temido desde hace tiempo acaba de ocurrir.»

La Bolsa de Amsterdam se paraliza inmediatamente: «No hay nada que hacer en la Bolsa [...], ya no se hace descuento[445] ni cambio; no hay cotizaciones; reina la desconfianza»[446]. La única solución sería obtener aplazamientos[447], en términos de feria se diría *prolongaciones*. En su papel, un hacedor de proyectos habla de *«surchéance»*, de prórroga[448], de suspensión, en resumen, de un poco de tiempo suplementario que el Estado podría otorgar para que finalmente los canales de la circulación se reubiquen. Su error es pensar que en este caso bastaría una decisión de las Provincias Unidas, cuando son todos los príncipes, todos los Estados de Europa, los que deberían dar su acuerdo.

Pero, ¿no es la mejor solución la llegada a Amsterdam de piezas de moneda o lingotes? Los Neufville (pero no fueron los únicos), así, habían instalado en su casa de campo, cerca de Haarlem, una fábrica para «purificar y refinar la plata mala de Prusia, de la que les habían enviado de Alemania varios millones en barriles». La recogida en Alemania de esta mala moneda, emitida por Federico II durante la Guerra de los Siete Años, fue efectuada por comerciantes judíos locales junto con comerciantes judíos de Amsterdam[449]. Estos, casi únicamente dedicados a los cambios y muy afectados por la crisis, extendieron letras sobre este metal bendito que llegó a sus manos. «Los comerciantes judíos Ephraim y Jizig —escribe el cónsul napolitano en La Haya—, que son los contratistas de la moneda del Rey [de Prusia], enviaron antes de ayer (el 16 de agosto de 1763) 3 millones de escudos a Hamburgo por carros de correos, bajo escolta, y me he enterado que otros banqueros envían también sumas considerables a Holanda para mantener su crédito»[450].

La inyección de numerario es la buena solución. Además, el Banco de Amsterdam,

desde el 4 de agosto, contrariamente a su reglas habituales, consintió en recibir «en depósito lingotes de oro y de plata»[451], que era una manera de integrar inmediatamente a la circulación monetaria los metales preciosos entregados en estado bruto.

Pero no es necesario seguir más esta crisis de liquidación, violenta, drástica, que sólo abate a las firmas débiles, que limpia el mercado de sus especulaciones ilegales y, en definitiva, desde cierto punto de vista, sana y útil, al menos si nos ubicamos en el epicentro de este terreno financiero. No en Hamburgo, donde, desde comienzos de agosto, antes del rayo de la bancarrota de los Neufville, el puerto estaba atiborrado de barcos que esperaban en vano cargar con vistas a partir hacia el este, en dirección a otros puertos[452]; tampoco en Rotterdam, donde, desde abril[453], el «pueblo bajo» se había sublevado y donde «la burguesía tuvo que tomar las armas y dispersar todos los motines»; sino en Amsterdam, que, al parecer, escapa a estas dificultades y problemas y que, una vez pasada la tempestad, se recupera sin demasiadas dificultades: «Sus mercaderes banqueros debían, como el fénix, renacer o más bien reaparecer de debajo de sus propias cenizas y afirmarse, a fin de cuentas, como los acreedores de las plazas mercantiles arruinadas»[454].

En 1773, una vez lanzado el golpe con la quiebra de los Clifford (el 28 de diciembre de 1772), la crisis recomienza y sigue su curso. La misma sucesión de acontecimientos, el mismo engranaje. Oldecop habría podido copiar las cartas escritas por él diez años antes. La Bolsa se paraliza. «Varias casas —escribe el cónsul ruso— han seguido a la quiebra de los Sres. Clifford e Hijos. Los Sres. Horneca y Hogger y Cía., que hacen todo para Francia y Suecia, han estado [...] a punto de quebrar dos o tres veces. La primera vez, se pudo reunir para ellos en una noche 300.000 florines, que debían pagar al día siguiente»; la segunda vez, acababa de llegar, muy oportunamente, de París «un carro con dinero contante y sonante en oro [...]. Los Sres. Rijé, Rich y Wilkiesons, que son los corresponsales de los Sres. Frédéric en San Petersburgo, han hecho venir plata blanca de Inglaterra» (el oro llevado de Francia tendría el valor de un millón, la plata de Inglaterra de dos millones). Los Sres. Grill, que llevan un gran comercio con Suecia, han debido dejar de pagar, porque no podían «descontar sus letras de cambio sobre otros». Los Sres. Cesar Sardi y Cía., casa antigua que hizo varias negociaciones para la corte de Viena, «se ha visto obligada a seguir el torrente»[455]. Es verdad que estos italianos que prefieren divertirse a trabajar ya habían visto bajar su crédito[456]. La catástrofe, por consiguiente, fue para ellos el golpe de gracia. Pero ciertas casas, igualmente en bancarrota, son en realidad sólidas, solamente sorprendidas por la ruina general, y otras quiebras seguirán si no se actúa con cautela[457]. Una vez más, la ciudad decide adelantar, gracias al Banco, dos millones en dinero contante y sonante con la garantía de los primeros comerciantes de la ciudad, para ayudar a los que necesitan dinero y pueden dar garantías, sea en mercancías, sea en efectos sólidos. «No se admitirán, sin embargo, letras de cambio aceptadas, ni siquiera de las primeras firmas, pues en este caso dos millones» no servirían de nada[458]. Está claro que la quiebra espectacular y, además, definitiva de los Clifford, una casa que tenía ciento cincuenta años de existencia, desencadenó la desconfianza general y demandas de reembolso que excedían con mucho al numerario disponible.

El mismo cantar que en 1763, se pensará. Así juzgaron los contemporáneos. La misma crisis corta terminada rápidamente, en su dramática secuencia, desde fines de enero. Pero el hecho de que sea más grave que la anterior plantea un problema que Charles Wilson[459] ha dirimido en lo esencial. El hecho decisivo, en efecto, es que el golpe inicial haya partido de Londres, no ya de Amsterdam. La catástrofe que arrastra a los Clifford y sus asociados es el hundimiento de las acciones de la East India Company, enfrentada con una situación difícil en la India, particularmente en Bengala. Y la baja de las cotizaciones se produce demasiado tarde para los especuladores ingleses que ju-

gaban a la baja, y demasiado pronto para los holandeses que jugaban al alza. Unos y otros se hunden, tanto más cuanto que las compras de los especuladores se hacen, de ordinario, con el 20% solamente del precio de las acciones, y el resto a crédito. Sus pérdidas, pues, son enormes.

Al partir la crisis de Londres, provocó la intervención del Banco de Inglaterra, que llegó pronto a la suspensión del descuento de todos los billetes dudosos, y luego de todos los billetes. Es una discusión sin fin la de determinar si el Banco se equivocó o no de táctica, al golpear así a Amsterdam, mercado del dinero y del crédito. En todo caso, si en esta crisis hubo un fénix que atravesó indemne el fuego, ése fue Londres, el cual, pasada la alarma, siguió atrayendo hacia él las inversiones, los «excedentes» renacidos de Holanda.

En Amsterdam, las cosas no van tan bien: todavía en abril de 1773, tres meses después de la alarma, la calle sigue inquieta. «Desde hace una quincena de días no se oye hablar más que de robos efectuados durante la noche. Por ello, se han doblado las guardias ordinarias y distribuido en los diversos barrios patrullas burguesas, pero, ¿qué logra esta vigilancia si no se destruye la causa del mal y si el gobierno no posee los medios de remediarlo?»[460]. En marzo de 1774, más de un año después de la crisis, el desaliento no ha desaparecido de la clase mercantil. «Lo que va a dar un último golpe al crédito de esta plaza —escribe el cónsul Maillet du Clairon— es que cinco o seis de las primeras y más ricas casas, hace poco, han abandonado el comercio; entre ellas, se cuenta la de André Pels e Hijo, casa aún más conocida en las plazas extranjeras que en Amsterdam, de la que ha sido a menudo el recurso principal: si las casas ricas abandonan la Bolsa, pronto desaparecerán los grandes negocios. Como no podrá resistir grandes pérdidas, ya no se atreverá a tratar de hacer grandes beneficios. Es verdad, sin embargo, que todavía hay en Holanda más dinero que en cualquier otro país, conservadas las proporciones»[461].

Pero lo que está en juego, para los historiadores, claro está, es la primacía en el interior de la economía-mundo europea.

Todavía en febrero de 1773, nuestro cónsul, al enterarse de que una enorme bancarrota de 1.500.000 piastras acaba de producirse en Génova, relaciona este accidente (y todos los que sacuden a las plazas de Europa) con Amsterdam, pues esta ciudad es «el hogar de donde extraen, casi todas, sus movimientos»[462]. Creo, por el contrario, que Amsterdam ya no es el «hogar», el epicentro. El hogar es ya Londres. ¿Habría, entonces, una regla, que sería muy cómoda, a saber, que toda ciudad que se coloque o esté colocada en el centro de una economía-mundo es la primera en desencadenar regulares terremotos del sistema, y la primera, luego, en curarse verdaderamente? Esto nos haría considerar desde otra perspectiva el jueves[463] negro de Wall Street, en ese año de 1929 que, para mí, señala de hecho el comienzo de la primacía de Nueva York.

La primacía de Amsterdam, pues, habría terminado (para los historiadores, al menos), cuando se inicia la tercera crisis, la de los años ochenta. Una crisis, además, que difiere de las precedentes, no sólo a causa de su duración (al menos de 1780 a 1783), de su particular nocividad para Holanda o porque lleva en su desarrollo a la Cuarta Guerra Anglo-holandesa, sino también porque se inserta en una crisis económica más vasta y de otro tipo, ni más ni menos que el *interciclo*[464] que Ernest Labrousse distingue en Francia de 1778 a 1791[465]. Es en esta fase interdecenal donde es menester reubicar el episodio de la Guerra Anglo-holandesa (1781-1784), que termina con la ocupación de Ceilán por los ingleses y su libre acceso a las Molucas. Holanda forcejea entonces, como el resto de Europa, en una larga crisis que afecta al conjunto de la economía, y no solamente al crédito, una crisis análoga a la que sufrirá la Francia de Luis XVI, la cual sale agotada, financieramente trastornada, de la Guerra de América, por victoriosa que sea para ella[466]. «En el logro de la liberación de América, Francia se

ha agotado tanto que, si bien triunfó en su deseo de abatir el orgullo inglés, ella misma ha quedado arruinada, con sus finanzas agotadas, su crédito disminuido, el Ministerio dividido y todo el Reino escindido en facciones.» Tal es el juicio emitido por Oldecup el 23 de junio de 1778 sobre Francia[467]. Pero esta debilidad de Holanda, esta debilidad de Francia, no se explica solamente por la guerra (como se dice demasiado a menudo).

El resultado de una crisis larga y general es, con frecuencia, clarificar el mapa del mundo, colocar brutalmente a cada uno en su lugar, reforzar a los fuertes y descalabrar a los débiles. Vencida políticamente, si nos atenemos a la letra del Tratado de Versalles (de septiembre de 1783), Inglaterra triunfa económicamente, pues el centro del mundo está desde entonces en ella, con las consecuencias y asimetrías que de ello se siguen.

En esa hora de la verdad, las debilidades de Holanda, algunas de las cuales tienen ya varios decenios, se revelan de golpe. Su gobierno, cuya antigua eficacia hemos mencionado, está inerte, dividido contra sí mismo; el urgente programa de armamento queda en letra muerta; los arsenales son incapaces de modernizarse[468]; el país da la impresión de fragmentarse en partidos irremediablemente hostiles; los nuevos impuestos establecidos para tratar de hacer frente a la situación suscitan la hostilidad general; y la Bolsa misma se ha vuelto «lúgubre»[469].



Grabado satírico inglés: los «patriotas», guerrilleros de Francia, se entrenan tirando a la silueta de un húsar prusiano. (Fototeca A. Colin.)

La revolución bátava[470]

Finalmente, Holanda se encuentra de pronto enfrentada con una revolución política y social: la de los «patriotas», partidarios de Francia y de la «libertad».

Para comprenderla y explicarla, se puede hacer comenzar esta revolución ya en el año 1780, cuando se inició la Cuarta Guerra Anglo-holandesa; ya en 1781, con el llamamiento al pueblo neerlandés de Van der Capellen *(Aan het Volk von Nederlande)*, el fundador del partido de los «patriotas»; ya en 1784, a partir de la paz que Inglaterra sella en París, el 20 de mayo, con las Provincias Unidas[471] y que marcó el fin de la grandeza neerlandesa.

Contemplada en conjunto, esta revolución es una serie de sucesos confusos, violentos, de accidentes, discursos, palabrería, odios militantes y enfrentamientos a mano armada. Oldecop no necesita forzar su temperamento para desaprobar a estos contestatarios a los que no comprende, pero rechaza instintivamente. Desde el comienzo, vituperando sus prestaciones y no menos el uso que hacen de la palabra libertad —*Vrijheid*—, ¡como si Holanda no fuese ya libre! «Lo más curioso de todo —escribe— es el aire afectado de estos sastres, zapateros, remendones, panaderos, taberneros, etcétera [...] transformados en militares»[472]. Un puñado de verdaderos soldados los haría entrar en razón. Estos militares improvisados son las milicias insurreccionales populares, los «cuerpos armados» que se han formado para defender a los municipios democráticos en algunas ciudades, no todas. Pues a los terrores «patrióticos» pronto se oponen, a través del país, las violencias «orangistas» de los partidarios del estatúder. Rumores, motines y represiones se cruzan y se suceden. Y el desorden se extiende: Utrecht se rebela, se producen saqueos[473]; una nave a punto de partir para las Indias es saqueada totalmente y desvalijada incluso de las piezas de plata destinadas a su tripulación[474]. El populacho amenaza a los aristócratas, a los que Oldecop llama, a veces, los «ricachones». Pero estamos tanto ante una lucha de clases como en presencia de una «revolución burguesa»[475]. Los patriotas son, principalmente, la pequeña burguesía; los partes franceses la llaman «la burguesía» a secas, o los «republicanos» o el «sistema republicano». Sus filas son engrosadas por ciertos «regentes» enemigos del estatúder y que esperan, gracias al movimiento patriótico, poder desembarazarse de Guillermo V, por lo demás, un hombre vil o, mejor dicho, un pobre hombre. Pero en ningún caso este movimiento limitado podía contar con el pueblo ordinario, ese pueblo aferrado al mito orangista y siempre dispuesto a conmoverse, a golpear, a pillar y a incendiar.

Esta revolución, que estamos lejos de subestimar (es la contraprueba del éxito neerlandés), fue —no se ha dicho suficientemente— la primera revolución del continente europeo, el signo precursor de la Revolución Francesa, seguramente una crisis muy profunda que dividió «hasta a las familias burguesas, poniendo a padre contra hijo, marido contra mujer... con una acritud increíble»[476] Además, surge todo un vocabulario de combate, revolucionario o contrarrevolucionario, de una resonancia extrema y una curiosa precocidad. En noviembre de 1786, un miembro del gobierno, irritado ante tantas discusiones, trata de definir la libertad: «El sabio y el hombre imparcial —explica al comienzo de un largo discurso— no comprenden el sentido de esta palabra, de la que tanto se abusa ahora; por el contrario, ven en ese grito [¡viva la libertad!] la señal de una revuelta general y de la anarquía próxima [...] ¿Qué significa la libertad? [...] Es gozar apaciblemente de los dones de la naturaleza, estar bajo la protección de las leyes nacionales y cultivar las tierras, las ciencias, el comercio, las artes y los oficios con seguridad [...], mientras que nada es más opuesto a estas preciosas ventajas que la conducta de los sedicentes patriotas»[477]

Sin embargo, la agitación revolucionaria, por viva que sea, de hecho sólo desemboca en la división del país en dos bandos opuestos. Como escribía Henri Hope[478]: «Todo eso no puede terminar más que en una tiranía absoluta; sea la del príncipe[479], sea la del pueblo» (esta manera de confundir pueblo y patriotas da que pensar), y bastaría un golpe, en un sentido o en el otro, para hacer inclinar el país hacia una u otra solución. Pero el país, en el estado de debilidad en que se encuentra, no es el único que puede decidir su suerte. Las Provincias Unidas están atrapadas entre Francia e Inglaterra, son el botín de una prueba de fuerza entre las dos potencias. Al comienzo, parece prevalecer Francia y se firma un tratado de alianza entre ella y las Provincias Unidas en Fontainebleau el 10 de noviembre de 1785[480]. Pero es un éxito ilusorio para los patriotas, como para el gobierno de Versalles. La política inglesa, que apoya al estatúder y a sus partidarios, es llevada a cabo en el lugar por un embajador de excepcional calidad, James Harris. Se distribuyen subsidios en el momento oportuno, por ejemplo, en la provincia de Frisia, a cargo de la firma Hope. Finalmente, se lanza una intervención prusiana, y Francia, que ha hecho avanzar algunas fuerzas en la región de Givet[481], no interviene. Un cuerpo de tropas prusianas llega, casi sin combatir, ante Amsterdam, a las puertas de Leyden, que es ocupada. La ciudad, que habría podido defenderse, capitula el 10 de octubre de 1787[482].

Restablecido el poder del estatuderato, se organiza inmediatamente una reacción violenta, sistemática, una reacción de tipo fascista, se diría hoy. Fue necesario llevar por las calles los colores naranjas. Millares de patriotas huyeron; algunos exiliados, los *matadors,* hicieron mucho ruido, pero desde lejos. En el país mismo, la oposición no cedió: algunos llevaban escarapelas naranjas liliputienses; otros las disponían en forma de V (*Vrijheid=Libertad*); otros no las llevaban[483]. El 12 de octubre, los asociados de la firma Hope se presentaron en la Bolsa con los colores reglamentarios, pero fueron expulsados y debieron volver a sus casas bajo la escolta de los guardias cívicos[484]. Otra vez, también en la Bolsa, estalló una gresca: un negociante cristiano, que había llegado sin su escarapela[485], fue atacado por comerciantes judíos, todos partidarios del estatúder[486]. Pero éstas son fruslerías al lado de las ejecuciones y las violencias del pueblo orangista. En las «regencias», burgomaestres y regidores son destituidos y se instaura un verdadero sistema de despojo; los representantes de familias ilustres son desplazados en beneficio de personas insignificantes, desconocidas la víspera. Y son muchos los burgueses y los patriotas que se marchan a Brabante o Francia, quizás 40.000 personas[487]. Para colmo de desdichas, el pequeño ejército prusiano vive como en tierra conquistada. «Desde el momento en que las tropas del rey de Prusia entraron en el territorio de esta Provincia [Holanda], su paga ha sido suspendida y... [ellas] no tienen otro salario más que el pillaje, lo cual, se dice, es el sistema prusiano en tiempo de guerra; lo cierto es que los soldados actúan conforme a esta regla y la región llana está totalmente devastada; no saquean precisamente en las ciudades, al menos no en ésta [Rotterdam], pero entran en las tiendas y se llevan las mercancías sin pagar. [...] Son también los soldados prusianos quienes exigen y se guardan para ellos los impuestos que se cobran a la entrada de la ciudad»[488]. Los prusianos partieron en mayo de 1788. Pero la reacción estatuderiana estaba entonces bien afirmada y siguió su camino.

Pero la revolución se encendió en la casa vecina, en Brabante. Brabante es Bruselas, convertida, a imagen de Amsterdam, en un activo mercado de dinero, abierto a las necesidades y los apetitos sin fin del gobierno austríaco. Oldecop, quien poco a poco se tranquiliza, tuvo unas palabras proféticas, el 26 de febrero de 1787: «Cuando Europa se haya divertido durante bastante tiempo con las locuras holandesas, parece seguro que dirigirá la vista hacia Francia»[489].

Capítulo 4

LOS MERCADOS NACIONALES

Nada parece más claro (para un historiador, se entiende, pues la expresión está ausente de los diferentes diccionarios económicos de hoy[1]) que la noción clásica de *mercado nacional*. Así, designa la coherencia económica adquirida de un espacio político determinado, siendo este espacio de una cierta amplitud, el marco, ante todo, de lo que llamamos el *Estado territorial* y que ayer se llamaba más bien el *Estado nacional*. Puesto que, en este marco, la madurez política ha precedido a la madurez económica, la cuestión es saber cuándo, cómo y por qué razones estos Estados han adquirido, económicamente hablando, una cierta coherencia interior y la facultad de comportarse como un conjunto frente al resto del mundo. En suma, es tratar de determinar un suceso que ha cambiado el curso de la historia europea, relegando a segundo plano los conjuntos económicos de dominación urbana.

Este surgimiento corresponde, forzosamente, a una aceleración de la circulación, a un aumento de la producción agrícola y de la no agrícola, así como a un incremento de la demanda general, condiciones todas que, en abstracto, se podrían imaginar adquiridas sin intervención del capitalismo, como una consecuencia del desbordamiento regular de la economía de mercado. En realidad, ésta tiende a menudo a seguir siendo regional, a organizarse dentro de los límites que le fijan los intercambios de producciones diversificadas y complementarias. Pasar del mercado regional al mercado nacional, uniendo economías de bastante corto alcance, casi autónomas y con frecuencia fuertemente individualizadas, no tiene, pues, nada de espontáneo. El mercado nacional ha sido una coherencia impuesta a la vez por la voluntad política, no siempre eficaz en la materia, y por las tensiones capitalistas del comercio, particularmente del comercio exterior y a larga distancia. Cierto desarrollo de los intercambios exteriores ha *precedido*, de ordinario, a la unificación laboriosa del mercado nacional.



Este frontispicio (de W Hollar) del libro de John Ogilby Britannia *(1675) representa una ruta que parte de Londres; corresponde, en suma, a la idea que un inglés de fines del siglo XVII podía hacerse de la riqueza de su país: ya un equilibrio entre el comercio marítimo exterior (barcos del fondo, globo terrestre en primer plano), los tráficos ordinarios de carreteras (con una diligencia arriba a la derecha, jinetes y un buhonero), la ganadería (ovejas, bueyes y caballos) y la agricultura. Sólo falta la industria. (British Museum.)*

Esto nos incita a pensar que los mercados nacionales debían, por prioridad, desarrollarse en el centro o en la proximidad del centro de una economía-mundo, en las mallas mismas del capitalismo; que ha habido una correlación entre su desarrollo y la geografía diferencial que implica la progresiva división internacional del trabajo. Además, en el sentido inverso, el *peso* del mercado nacional ha tenido importancia en la lucha ininterrumpida que opone a los diversos candidatos a la dominación del mundo, en este caso, en el duelo, en el siglo XVIII, entre Amsterdam, una ciudad, e Inglaterra, un «Estado territorial». El mercado nacional ha sido uno de los marcos donde se ha producido, bajo el impacto de factores internos y externos, una transformación esencial para el comienzo de la Revolución Industrial, quiero decir, el crecimiento de una demanda interior múltiple, capaz de acelerar la producción en sus diversos sectores, de abrir los caminos del progreso.

El interés de un estudio de los mercados nacionales es indudable. La dificultad es que requiere métodos e instrumentos a su medida. Sin duda, los economistas han creado estos instrumentos y estos métodos en estos últimos treinta o cuarenta años para las necesidades de las «contabilidades nacionales», pero sin pensar, claro está, en los problemas particulares de los historiadores. ¿Pueden éstos utilizar los servicios de tal macroeconomía? Es claro que las masas impresionantes de datos que son manipulados hoy, ante nuestros ojos, para sopesar las economías nacionales no tienen nada que ver con el material escasísimo del que disponemos para el pasado. Y las dificultades, en principio, aumentan a medida que nos alejamos del presente directamente observable. Para colmo de la mala suerte, la adaptación de esta problemática de hoy a una investigación sobre el ayer ni siquiera ha sido emprendida aún verdaderamente[2]. Y los raros economistas que, en estos dominios, reemplazan a los historiadores, con energía, además, como Jean Marczewski o Robert William Fogel[3], apenas se remontan, éste más allá del siglo XIX, aquél más allá del XVIII. Operan con épocas en que las cifras abundan, relativamente, pero fuera de estas zonas de semiluz no nos aportan nada, ni siquiera su bendición. Sólo Simon Kuznets, como ya he expuesto[4], nos será de ayuda en este dominio.

Sin embargo, el problema está ante nosotros. Necesitaríamos una «pesada global»[5] de la economía nacional, siguiendo a S. Kuznets y W. Leontieff, para reencontrar no tanto la letra como el espíritu de su investigación, como ayer los historiadores, para captar las coyunturas retrospectivas de los precios y los salarios, transpusieron el pensamiento precursor de Lescure, Aftalion, Wagemann y más aún de François Simiand. En esta antigua dirección, nosotros, los historiadores, hemos triunfado maravillosamente. Pero lo que está en juego, esta vez, es más azaroso. Y como el producto nacional no tiene el ritmo puro y simple de la coyuntura económica tradicional[6], no sólo ésta no puede acudir en socorro nuestro, sino que jamás damos un paso adelante sin trastornar lo que conocíamos, o creíamos conocer. La única ventaja, aunque tiene su peso, es que, al adoptar métodos y conceptos que nos son poco habituales, nos vemos obligados a considerar las cosas con una mirada nueva.

UNIDADES ELEMENTALES Y UNIDADES SUPERIORES

Al ocupar una vasta superficie, el mercado nacional se divide por sí solo; es una suma de espacios de menores dimensiones que se parecen y no se parecen, pero que aquél engloba, obligándoles a mantener ciertas relaciones. *A priori*, de estos espacios

que no viven al mismo ritmo y que no cesan, sin embargo, de interactuar, no se podría decir cuál ha sido el más importante, cuál determinó la construcción del conjunto. En el lento y complejo proceso de enlace de los mercados, es frecuente que el mercado internacional prospere en un país al mismo tiempo que mercados locales bastante vivos y el mercado intermediario, nacional o regional, queden, por el contrario, a la zaga[7] Pero esta regla a veces se invierte, particularmente en las zonas antiguamente trabajadas por la historia, donde el mercado internacional, a menudo, no hace más que disimular una economía provincial, diversificada y existente desde tiempo atrás[8].

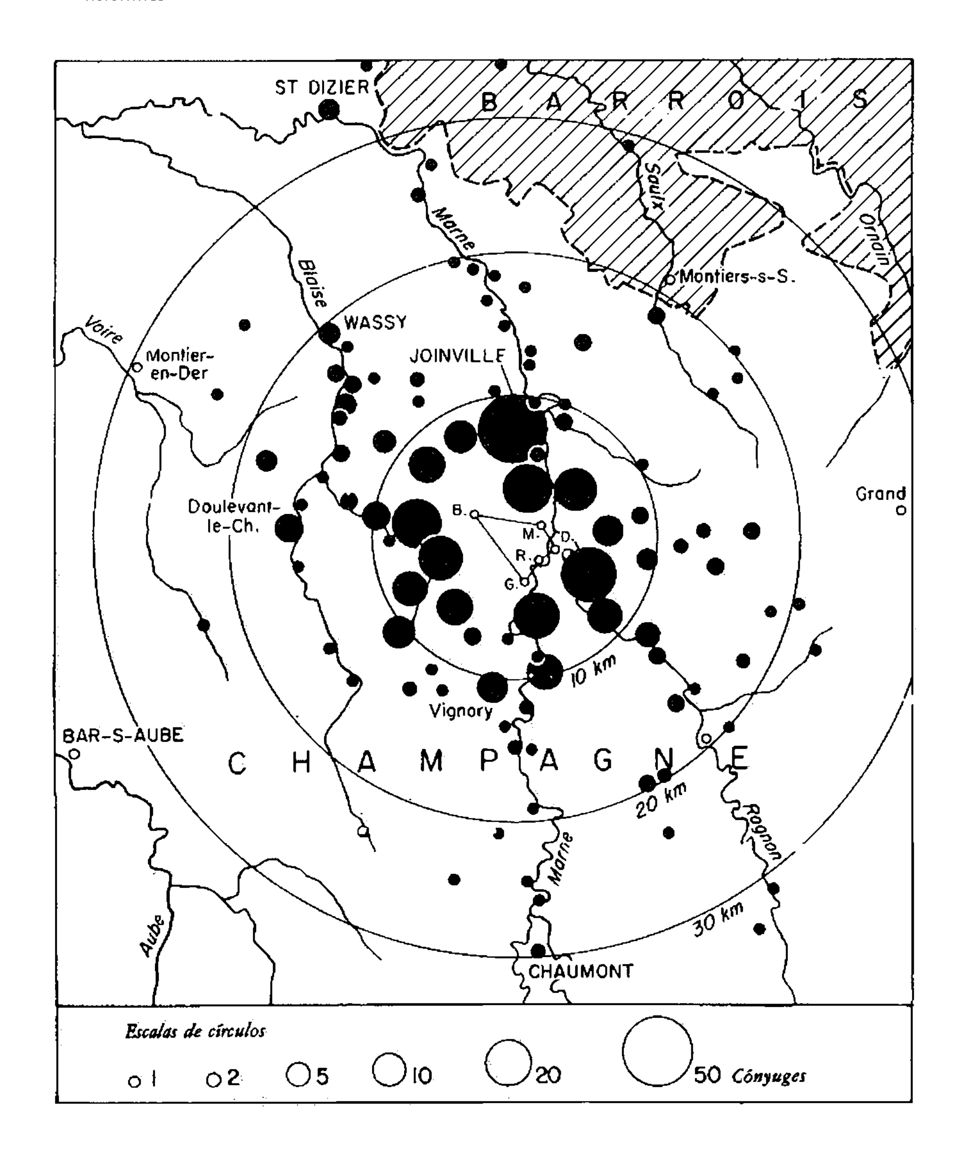
Toda formación de un mercado nacional, pues, debe ser estudiada en la diversidad de sus elementos, pues cada ensambladura se presenta, por lo general, como un caso particular. En este terreno, como en los otros, cualquier generalización será difícil.

Una gama de espacios

El más elemental de estos espacios, el más fuertemente arraigado, es el *isolat* de los demógrafos, es decir, la unidad mínima de población rural. Ningún grupo humano, en efecto, puede vivir, y sobre todo sobrevivir y *reproducirse*, si no tiene al menos cuatrocientos a quinientos individuos[9]. En la Europa del Antiguo Régimen, eso corresponde a una o varias aldeas próximas, más o menos ligadas que, entre todas, delimitan a la vez una unidad social y una zona de labranza, de baldíos, de caminos y de viviendas. Pierre de Saint-Jacob[10] habla, a este respecto, de «claro cultural», expresión que adquiere todo su sentido cuando se trata, como ocurre tan a menudo en la Alta Borgoña, de un espacio descubierto, podado en un bosque. Entonces el conjunto se comprende, se lee como un libro abierto.

En el círculo estrecho de estos millares de pequeñas unidades[11] donde la historia transcurre lentamente, las existencias se suceden, semejantes unas a otras, de generación en generación; el paisaje se obstina en seguir siendo casi el mismo: aquí los campos de labranza, las praderas, los jardines, los vergeles y los cañamares; allí los bosques familiares y los baldíos útiles para el pastoreo; y siempre las mismas herramientas: la laya, el pico, el arado, el molino, la fragua, el taller del carretero, etcétera.

Por encima de estos círculos pequeños[12] y reagrupándolos (siempre que no vivan en una autosuficiencia demasiado desarrollada), se sitúa la unidad *económica* de menor formato: el conjunto que constituyen un burgo provisto de un mercado, sumado a veces a una feria, y, dispuestas en aureola, las pequeñas aldeas que dependen de él. Cada aldea debe estar a una distancia del burgo tal que la ida al mercado y el retorno pueda hacerse en el día. Pero las dimensiones del conjunto dependen también de los medios de transporte, la densidad de la población y la fertilidad del espacio considerado. Cuanto más dispersa está la población y más ingrato es el suelo, tanto más se agrandan las distancias: en el siglo XVIII, los montañeses del pequeño valle alpestre de la Vallorcine, al norte de Chamonix, situados en el fin del mundo, deben descender a pie el largo y difícil camino que lleva, más abajo de Valais, al burgo de Martigny, «para comprar allí arroz, azúcar, a veces un poco de pimienta y también carne al por menor, pues ahora no hay allí [en la Vallorcine] ninguna carnicería», todavía en 1743[13]. En el extremo opuesto se sitúan las aldeas numerosas y prósperas pegadas a grandes ciudades, como esos *pueblos de los montes*[14] [en español en el original] de los alrededores de Toledo, que, desde antes del siglo XVI, llevan sus productos (lana, tejidos y cueros) al mercado de la plaza de Zocodover. Han sido como apartados de los trabajos



25. MATRIMONIOS EN CINCO ALDEAS DE CHAMPAÑA, DE 1681 A 1790

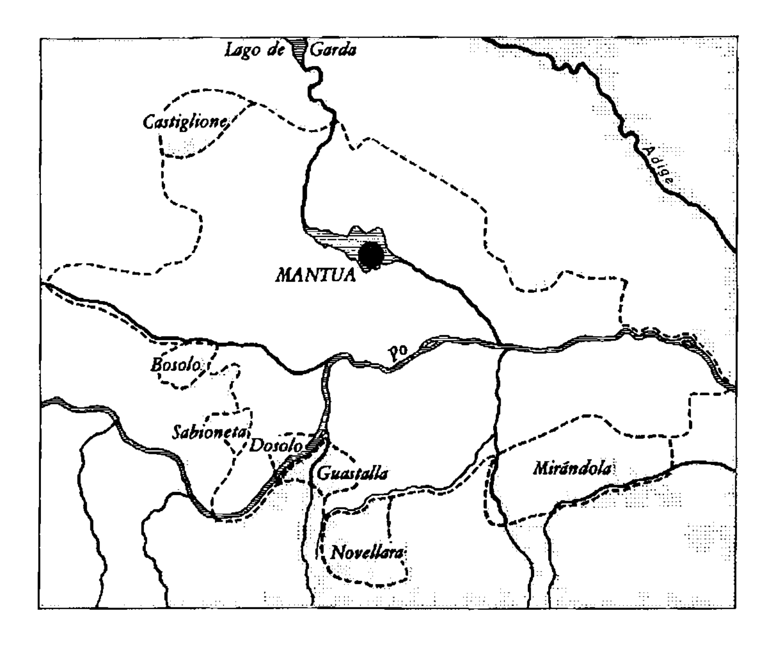
En una campiña rica en viñedos, las cinco aldeas de Blécourt, Donjeu, Gudmont, Mussey y Rouvroy (designadas por sus iniciales) cuentan, entre todas, alrededor de 1.500 h., o sea más que un grupo característico del Antiguo Régimen. Sin embargo, de 1.505 matrimonios registrados para este centenar de años, el 56,3% se efectuaron en el interior de cada una de las cinco parroquias, y el 12,4% entre las cinco. El resto, el 31,3%, se efectuó con cónyuges «extranjeros» (471 en total), los únicos representados en el mapa. La gran mayoría de ellos provenían de un círculo de 10 km de radio solamente. (Tomado de G. Arbellot, Cinq Paroisses du Vallage (siglos XVII-XVIII). Étude de démographie historique *1973.)*

de la tierra por esta vecindad exigente, atrapados en una especie de suburbio. En síntesis, es menester imaginar las relaciones aldeanas a corta distancia como situadas entre estos dos tipos extremos.

Pero, ¿cómo tener una idea del peso, la extensión o el volumen de tales universos bajo el signo de una economía elemental? Wilhelm Abel[15] ha calculado que una pequeña ciudad de 3.000 habitantes, para vivir en su propio espacio, necesita 85 km² de tierras aldeanas. Pero 3.000 habitantes, en el mundo preindustrial, era más que la dimensión ordinaria de un burgo; en cuanto a los 85 km², la cifra me parece muy insuficiente, a menos que por «tierras» se entienda solamente los suelos arables. En cuyo caso, la cifra tendría que aumentar a más del doble, para incluir los bosques, los prados y los baldíos que se suman a los cultivos[16]. Ello daría una extensión de aproximadamente 170 km². En 1969, había en Francia 3.321 cantones (según el *Dictionnaire des communes*). Si el cantón, división antigua calcada a veces de divisiones más antiguas aún, es *en conjunto* el agrupamiento económico elemental, contando Francia con 500.000 km², el mencionado «cantón» mediría en promedio entre 160 y 170 km² y tendría hoy de 15.000 a 16.000 habitantes.

¿Se insertan los *cantones* en una unidad regional superior y, por ende, de mayor amplitud? Es lo que desde hace tiempo los geógrafos franceses[17], sobre todo, han afirmado, valorizando la noción, fundamental para ellos, de «país». Es cierto que estos 400 ó 500 «países» del espacio francés han variado de extensión en el curso del pasado y que han tenido fronteras mal definidas, sujetas más o menos a los determinismos del suelo, del clima y de los lazos políticos y económicos. Uno dentro de otro, estos espacios, de coloridos siempre originales, tendrían una superficie que varía de 1.000[18] a 1.500 ó 1.700 km²; así, representarían una unidad relativamente grande. Para situar nuestra observación, es aproximadamente dentro de estos límites en los que se sitúa la superficie del Beauvaisis, del país de Bray, del país de Auge o de la Wëvre lorenesa, del Othe, del Valois[19], del Toulois (1.505 km²)[20], de la Tarentaise[21], que se acerca a los 1.700 km², del Faucigny (1.661 km²)[22]. Sin embargo, con sus zonas montañosas y sus inmensos pastos de montaña, el valle de Aosta, sobre el cual poseemos una buena guía histórica[23], supera ampliamente estas normas (3.298 km²), mientras que el Lodévois, país original si los hay, limitado a la cuenca hidrográfica del Lergue, sólo mide 798 km², pero es una de las diócesis menos extensas del Languedoc; las de Béziers (1.673 km²), Montpellier (1.484 km²) y Alès (1.791 km²) siguen bastante de cerca la norma[24].

Esta búsqueda de las dimensiones, de las normas y las originalidades podría proseguirse a través de Francia y, fuera de Francia, a través de Europa. Pero, ¿acabarían así nuestras fatigas? Lo esencial sería, sin duda, ver cuáles de estos «países», desde Polonia hasta España, desde Italia hasta Inglaterra, están ligados a una ciudad que los domina desde un poco más arriba; es el caso, para elegir ejemplos conocidos con precisión, del Toulois, cuyo centro autoritario es Toul[25]; o del país mantuano, cuya superficie variable oscila entre 2.000 y 2.400 km², y que está sometido, atado de pies y manos, a la Mantua de los Gonzaga[26]. Cualquier «país» así centrado se presenta, sin duda, como una entidad económica. Pero el «país» es también —y quizás en primer lugar— una realidad cultural, una de esas baldosas de color particular entre las que se divide y por las que se armoniza el mosaico del mundo occidental, y particularmente de Francia, que «se llama diversidad»[27] Quizás sea entonces al folklore al que convendría interrogar, a las vestimentas, las hablas, los proverbios locales, las costumbres (que no se encontrarán diez o veinte kilómetros más lejos), la forma y los materiales de las casas, de los techos, la disposición de los interiores, los mobiliarios, los hábitos culinarios, todo lo que constituye, bien localizado en el terreno, un arte de vivir, de adaptarse, de equilibrar necesidades y recursos, de concebir las alegrías, que no son necesariamente

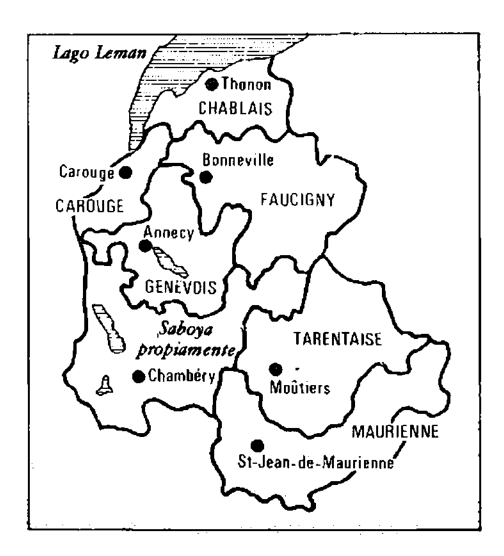


26. EL DUCADO DE MANTUA SEGUN UN MAPA DE 1702

En las fronteras del ducado (entre 2.000 y 2.500 km² en total), hay Estados más pequeños que él: el ducado de Mirándola, el principado de Castiglione, Bosolo, Sabioneta, Dosolo, Gustalla, el condado de Novellara. Más allá están Venecia, Lombardía, Parma y Módena. La misma ciudad de Mantua está rodeada por los lagos que forma el Mincio. ¿Es el ducado de Mantua, con su largo pasado, el equivalente de lo que hemos llamado en Francia un «país»?

las mismas que en otras partes. Se podría distinguir, también, en el plano del «país», ciertas funciones administrativas, pero las coincidencias son seguramente muy imperfectas, en Francia al menos, entre la fantasía de los límites de las 400 bailías y senescalías y la realidad geográfica de los 400 ó 500 «países»[28].

En el plano superior, las *provincias*[29] se presentan como colosos, de dimensiones variables, evidentemente, pues la historia, que las ha construido, no ha actuado en todas partes de la misma manera. Vidal de La Blache, en un libro que desgraciadamente no es más que un esbozo, *États et Nations d'Europe* (1889), ha presentado sobre todo las «regiones», en realidad las provincias, entre las que se divide el mundo occidental. Pero en su admirable *Tableau géographique de la France* (1911) con que comienza la *Histoire* de Lavisse, otorga al «país» el primer lugar, más que a la región natural o a la provincia. En definitiva, es todavía en el *Tableau* de Michelet donde se hallará la más viva imagen de la diversidad provincial que es para él «la revelación de Francia»[30]. Diversidad que no se ha borrado al confundirse las provincias, más a la fuerza que de buen grado, para formar precozmente el marco administrativo donde ha crecido poco a poco la Francia moderna. Maquiavelo[31] admiraba con envidia, como una obra maestra de la realeza francesa, es verdad que construida durante varios siglos, esa paciente conquista de territorios tan independientes antaño como Toscana, Sicilia o el Milanesado. Y a veces mucho más extensos: en Francia, el «país» es diez veces el «cantón»; la provincia es una decena de veces el «país», o sea, de 15.000 a 25.000 km², un espacio enorme según las dimensiones de antaño. Medida por la velocidad de los transportes de la época, la Borgoña de Luis XI, por sí sola, era centenares de veces la Francia entera de hoy.



27. UNA PROVINCIA Y SUS «PAISES»: SABOYA EN EL SIGLO XVIII

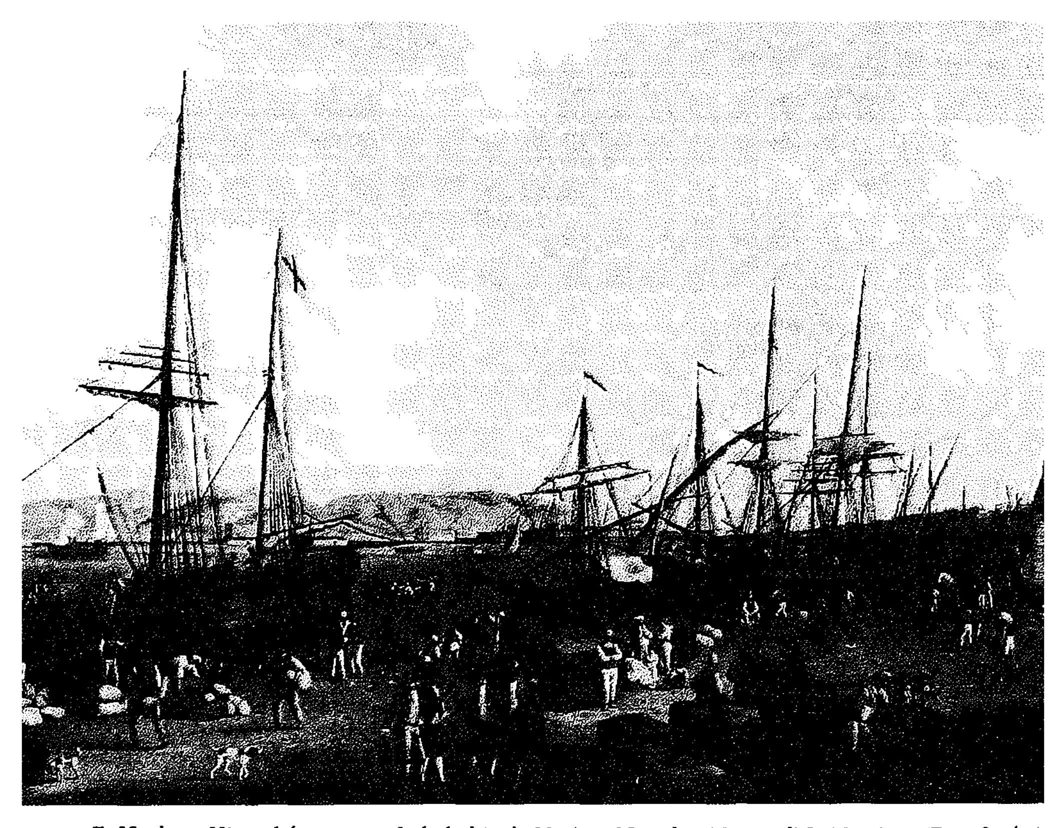
Toda provincia se divide en unidades más o menos sólidas, la mayor parte de las cuales, sin embargo, se han mantenido hasta hoy. (Paul Guichonnet, Histoire de la Savoie, *1973, p. 313.)*

En estas condiciones, ¿no era antaño la provincia la patria por excelencia? «El marco vivo de la sociedad medieval [y posmedieval] está allí —escribe J. Dhont con respecto a Flandes—; no es el reino ni el señorío (aquél demasiado vasto, éste demasiado pequeño), sino este principado regional, organizado o no»[32]. En resumen, la provincia será durante largo tiempo «la empresa política de magnitud máxima», y nada en la Europa actual ha roto verdaderamente esos lazos de antaño. Además, Italia y Alemania fueron durante mucho tiempo conjuntos de provincias o de «Estados», hasta la unificación del siglo XIX. Y Francia, aunque tempranamente formada como «nación», ¿no se ha desmembrado a veces demasiado fácilmente en universos provinciales autónomos, por ejemplo, cuando la larga y profunda crisis de las Guerras de Religión (1562-1598), tan reveladora desde este punto de vista?

Espacios y mercados provinciales

Estas unidades provinciales, bastante extensas para ser más o menos homogéneas, son, de hecho, antiguas naciones de dimensiones inferiores que constituyeron o trataron de constituir sus mercados nacionales, o digamos para marcar la diferencia: sus *mercados regionales.*

Hasta parece que se puede ver en el destino del espacio provincial, *mutatis mutandi,* una prefiguración, un doble del destino nacional y hasta internacional. Las mismas regularidades, los mismos procesos, se repiten. El mercado nacional es, como la economía-mundo, superestructura y envoltura. Esto mismo es, en su propia esfera, el mercado provincial. Es decir que una provincia ha sido antaño una economía nacional, hasta una economía-mundo en pequeño; que, pese a la diferencia de escalas, habría que repetir a su respecto, palabra por palabra, todo el discurso teórico con que iniciamos



F. Hackert: Vista del puerto y de la bahía de Mesina. Nápoles, Museo di S. Martino. (Foto Scala.)

este libro; que incluye regiones y ciudades dominantes, «países» y elementos periféricos, zonas más o menos desarrolladas y otras casi autárquicas... Y era, además, de estas diversidades *complementarias,* de un abanico abierto, de donde estas regiones bastante vastas extraían su coherencia.

En el centro, pues, siempre hay una ciudad o unas ciudades que imponen su preeminencia. En Borgoña, es Dijon; en el Delfinado, Grenoble; en Aquitania, Burdeos; en Portugal, Lisboa; en la región véneta, Venecia; en Toscana, Florencia; en el Piamonte, Turín... Pero en Normandía, Ruán y Caén; en Champaña, Reims y Troyes; en Baviera, Ratisbona, ciudad libre que domina el Danubio por su puerto esencial, y Munich, capital creada en el siglo XIII por los Wittelsbach; en el Languedoc, Tolosa y Montpellier; en Provenza, Marsella y Aix; en el *espacio* lorenés, Nancy y Metz; en Saboya, Chambéry, más tarde Annecy y sobre todo Ginebra; en Castilla, Valladolid, Toledo y Madrid; o, para terminar con un ejemplo significativo, en Sicilia, Palermo, la ciudad del trigo, y Mesina, la capital de la seda, entre las cuales la autoridad española dominante durante largo tiempo se cuidará de elegir: hay que dividir para reinar.

Es cierto que, cuando la primacía se reparte, el conflicto no tarda en surgir: una de las ciudades finalmente predomina, o debería predominar. Un enfrentamiento por mucho tiempo indeciso no puede ser más que un indicio de mal desarrollo regional: el

abeto al que le crecen dos copas a la vez corre el riesgo de no crecer. Semejante duelo puede ser indicio de una orientación doble o de una textura doble del espacio provincial: no un Languedoc, sino dos Languedocs; no una Normandía, sino dos Normandías al menos... En tales casos, hay una insuficiente unidad del mercado provincial, incapaz de unir espacios que tienden, o bien a vivir de sí mismos, o bien a abrirse a otros circuitos exteriores: todo mercado regional está, en efecto, doblemente afectado por un mercado nacional y un mercado internacional. De ello, pueden resultar para él fisuras, rupturas y desniveles, con una región tirando hacia un lado y otra hacia el opuesto. Y hubo muchas otras causas que obstaculizaron la unidad del mercado provincial, aunque no fuese más que la política intervencionista de los Estados y los príncipes de la época mercantilista o la de vecinos potentes o hábiles. En el momento de la Paz de Ryswick, en 1697, Lorena es invadida por las monedas francesas, una forma de dominación a la que el nuevo duque no podrá oponerse[33]. En 1768, hasta las Provincias Unidas se creen lesionadas por una guerra de tarifas que le hacen los Países Bajos austriacos. «El conde de Cobenzel[34] hace todo lo que puede —se quejan en La Haya— para atraer el comercio a los Países Bajos, donde se construyen caminos y terraplenes por todas partes a fin de facilitar el transporte de artículos y mercancías»[35].

Pero, ¿un mercado provincial *autónomo* no correspondería a una economía estancada? Necesita abrirse, voluntariamente o a la fuerza, a los mercados exteriores, nacional o internacional. Por ello, las monedas extranjeras son, pese a todo, un aporte vivificante para la Lorena del siglo XVIII, que ya no acuña moneda ella misma y donde el contrabando es una industria próspera. Aun las provincias más pobres, que no tienen casi nada que ofrecer ni comprar al exterior, tienen el recurso de exportar mano de obra, como Saboya, Auvernia o el Lemosín. Cada vez más, en el curso del siglo XVIII, la apertura al exterior, los movimientos de la balanza cobran importancia y adquieren el valor de indicadores. Además, en esa época, con el ascenso de los Estados, con el desarrollo de la economía y las relaciones a larga distancia, seguramente queda atrás la hora de las excelencias provinciales. Su destino *a largo plazo* es fundirse en una unidad nacional, cualesquiera que sean sus resistencias o sus repugnancias. En 1768, Córcega pasa a poder de Francia, en las condiciones que se conocen; pero, según todos los indicios, no podía pensar en ser independiente. Sin embargo, el particularismo provincial no está muerto; existe todavía hoy, en Córcega como en otras partes, con muchas consecuencias y retrocesos.

El Estado nacional, sí, pero, ¿el mercado nacional?

El mercado nacional, finalmente, es una red de mallas irregulares, a menudo construido pese a todo: pese a ciudades demasiado poderosas que tienen su propia política, a provincias que rechazan la centralización, a intervenciones extranjeras que ocasionan rupturas y brechas, sin contar los intereses divergentes de la producción y los intercambios; pensemos en los conflictos, en Francia, entre puertos atlánticos y puertos mediterráneos, entre el interior y la fachada marítima. Pese también a los enclaves autosuficientes que nadie controla.

Nada tiene de asombroso que, necesariamente, en el origen del mercado nacional haya habido una voluntad política centralizadora: fiscal, o administrativa, o militar o mercantilista. Lionel Rothkrug[36] define el mercantilismo como la transferencia de la dirección de la actividad económica de la comuna al Estado. Más valdría decir de las ciu-

dades y las provincias al Estado. En toda Europa, se impusieron muy tempranamente regiones privilegiadas, corazones imperiales a partir de los cuales comenzaron las lentas construcciones políticas y se esbozaron los Estados territoriales. Así, en Francia, la *Île-de-France,* el dominio milagroso de los Capetos, «todo transcurre una vez más entre el Somme y el Loira»[37]; en Inglaterra, la cuenca de Londres; en Escocia, la zona deprimida de las Lowlands; en España, el espacio descubierto de las mesetas de Castilla; en Rusia, el inmenso claro de Moscú... Más tarde, en Italia, el Piamonte; en Alemania, Brandeburgo, o mejor dicho el Estado prusiano, dispersado desde el Rin hasta Koenigsberg; en Suecia, la región del lago Mälar...

Todo, o casi todo, se construye a partir de rutas esenciales. Me gustó, en su época (1943), el libro de Erwin Redslob, *Des Reiches Strasse,* que subraya la importancia pasada de la ruta de Francfort del Meno a Berlín, como herramienta e incluso como detonante de la unidad alemana. El determinismo geográfico no es todo en la génesis de los Estados territoriales, pero tiene importancia.

La economía también actúa. Fue necesario que recuperasen su aliento, después de mediados del siglo XV, para que los primeros Estados modernos se afirmasen *de nuevo,* con Enrique VII Tudor, Luis XI y los Reyes Católicos, y, en el Este, con los éxitos de Hungría, Polonia y los países escandinavos. La correlación es evidente. Sin embargo, a la sazón, Inglaterra, Francia, España y el Este de Europa no son, ciertamente, las zonas más avanzadas del continente. ¿Acaso no están al margen de la economía dominante, que atraviesa Europa al sesgo, desde Italia del Norte, por la Alemania de las regiones danubianas y renanas, hasta la encrucijada de los Países Bajos? En cuanto a esta zona de economía urbana, es la de los viejos nacionalismos *urbanos:* la forma política revolucionaria que es el Estado territorial no halla implantación allí. Las ciudades italianas rechazan la ciudad política de la península soñada por Maquiavelo y que, quizás, hubieran podido construir los Sforza[38]; Venecia no parece haber pensado en ello; los Estados del Reich no quieren más proyectos de reforma del insolvente Maximiliano de Austria[39]; los Países Bajos no desean integrarse al Imperio Español de Felipe II y su resistencia adquiere la forma de una revuelta religiosa, pues la religión toma en el siglo XVI un lenguaje múltiple, y más de una vez el del nacionalismo político, a punto de nacer o de afirmarse. De modo que se señala una escisión entre, de una parte, los Estados nacionales que se elevan al lugar geométrico de la *potencia* y, de otra, las zonas urbanas que se ubican en el lugar geométrico de la *riqueza.* ¿Bastarán los hilos de oro para encadenar a los monstruos de la política? Las guerras del siglo XVI responden ya sí o no. En el siglo XVII, evidentemente, Amsterdam, que será la última supervivencia urbana, retarda el desarrollo de Francia y de Inglaterra. ¿No será necesario el nuevo empuje económico del siglo XVIII para que salte el cerrojo y la economía se coloque bajo el control de los Estados y los mercados nacionales, pesadas potencias a las que, desde entonces, todo estará permitido? No es asombroso, pues, que los Estados territoriales, éxito político precoz, sólo tardíamente alcancen el éxito económico que fue el mercado nacional, promesa de sus victorias materiales.

Queda por saber cómo, cuándo y por qué se ha dado este paso, preparado de antemano. La dificultad proviene de que faltan los puntos de referencia y más aún los criterios. Se pensará *a priori* que una superficie política se vuelve económicamente coherente cuando es atravesada por la sobreactividad de los mercados que terminan por captar y animar, si no todo, al menos una gran parte del volumen global de los intercambios. Se pensará también en una cierta relación entre la producción dedicada al intercambio y la producción consumida localmente. Incluso se pensará en un cierto nivel de riqueza global, en umbrales que ha sido necesario atravesar. Pero, ¿qué umbrales? Y, sobre todo, ¿en qué momentos?

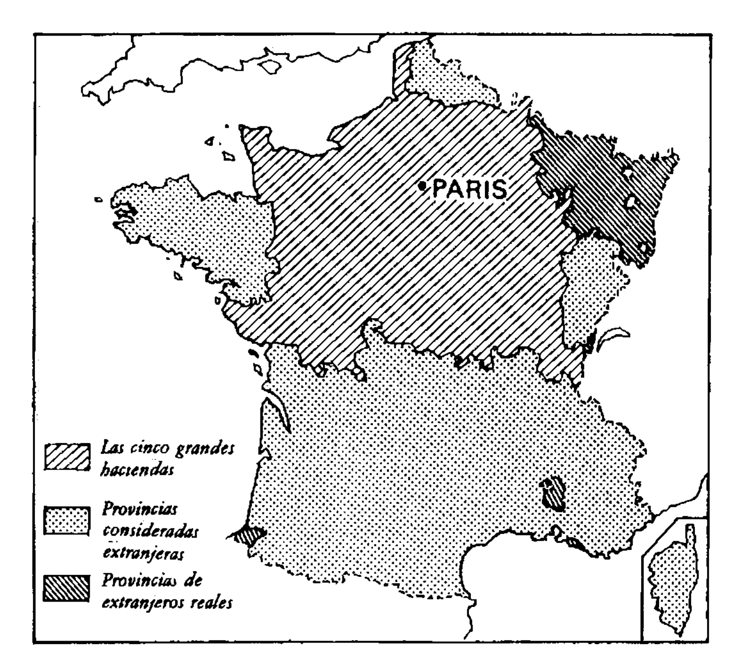
Las aduanas interiores

Las explicaciones tradicionales valoran demasiado las medidas autoritarias que han despejado el espacio político de las aduanas interiores y de los peajes que lo fragmentaban o, al menos, trababan la circulación. Suprimidos estos obstáculos, el mercado nacional hubiera tenido por primera vez eficacia. ¿No es una explicación demasiado simple?

El ejemplo siempre aducido es el de Inglaterra, que, efectivamente, se desembarazó muy pronto de sus barreras interiores[40]. La potencia precoz y descentralizadora de la monarquía inglesa, desde 1290, obliga a los propietarios de peajes a mantener la ruta que controlan y reduce sus privilegios a una duración de algunos años solamente. Con este régimen, los obstáculos a la circulación no desaparecen, pero disminuyen; finalmente, ya pierden importancia. La gran historia de los precios ingleses de Thorold Rogers sólo presenta, para los últimos siglos de la Edad Media, algunas cifras aisladas y de importancia mediocre relativas al coste de los peajes[41]. Eli Heckscher[42] explica este proceso, no solamente por la potencia precoz de la monarquía inglesa, sino también por la extensión relativamente pequeña de Inglaterra y, más aún, «por el predominio de las comunicaciones [libres] por vía marítima», que compiten con las rutas interiores y hacen disminuir su importancia. Sea como fuere, el asombro de los viajeros extranjeros es siempre el mismo; un francés, el abate Coyer (1749), escribe a uno de sus amigos: «He olvidado deciros, al describiros los caminos, que no se ven allí Oficinas ni empleados. Si venís a esta Isla, seréis inspeccionados en Dover concienzudamente, después de lo cual podréis recorrer toda Gran Bretaña sin ningún problema. Si así se trata al Extranjero, con mayor razón al Ciudadano. Las aduanas están instaladas a lo largo de la circunferencia del Reino. Ahí se es inspeccionado de una vez por todas»[43]. Lo repite un informe francés de 1775: «Al llegar a Inglaterra se es registrado con detalle, y esta primera inspección es la única en el Reino»[44]. Un español[45], en 1783, reconoce que es «muy grato para el viajero, en Inglaterra, no ser sometido a inspecciones aduaneras en ninguna parte del Reino, sino sólo una vez al desembarcar. Por mi parte, no he experimentado ese rigor que, según me habían dicho, se pone en tal operación, ni a mi entrada por Dover ni a mi salida por Harwick. Es verdad que los aduaneros tienen olfato para reconocer a aquellos que van a sacar dinero de contrabando y a aquellos que van a gastarlo, arrastrados por su curiosidad». Pero no todos los viajeros tienen igual suerte o igual buen humor. Piéton, el futuro alcalde revolucionario de París, quien pasa por la aduana de Dover el 28 de octubre de 1791, encuentra la inspección «desagradable y fatigosa; casi todos los objetos pagan derechos, los libros —sobre todo si están encuadernados—, los artículos de oro y plata, los cueros, los polvos, los instrumentos de música, las estampas. Es verdad que, una vez hecha esta primera indagación, no tenéis que soportar otras en el interior del Reino»[46].

Por esa época, ya hacía un año que la Constituyente había abolido las aduanas interiores francesas, siguiendo en este caso la tendencia general en los Estados del continente de situar en la frontera política los puestos aduaneros, reforzados desde entonces por guardias armados que forman largos cordones protectores[47]. Pero son medidas tardías (1775 en Austria, 1790 en Francia, 1794 en Venecia[48]) y no siempre aplicadas inmediatamente. En España, habían sido tomadas en 1717, pero el gobierno tuvo luego que dar marcha atrás, particularmente en lo que concernía a las provincias vascas[49]. En Francia, entre 1726 y la Revolución, fueron suprimidos más de 4.000 peajes, con un éxito relativo, a juzgar por la interminable enumeración de aduanas interiores abolidas por la Constituyente, desde el 1.° de diciembre de 1790[50].

Si el mercado nacional hubiese nacido de este ordenamiento, sólo habría habido mercados nacionales en el continente europeo a fines del siglo XVIII o comienzos del XIX. Evidentemente es excesivo. Además, ¿basta con suprimir los peajes para activar los tráficos? Cuando Colbert, en 1664, creó la unión aduanera de las Cinco Grandes Haciendas, cuya superficie total es comparable, obsérvese, a la de Inglaterra (véase el croquis, más adelante), inmediatamente no se produjo ninguna aceleración de la vida económica. Quizás simplemente porque la coyuntura no ofrecía por entonces sus buenos servicios. Pues por el contrario, cuando la coyuntura es favorable, parece que la economía se acomoda a todo, supera cualquier obstáculo. Ch. Carrière, en su obra sobre los negocios marselleses, ha calculado que los peajes del Ródano, incluida la aduana de Lyon y la de Valence, de las que hemos hecho, como historiadores (confiando en las quejas de los contemporáneos), verdaderos espantajos, no obtenían en el siglo XVIII más que 350.000 libras sobre un tráfico de 100 millones de libras, o sea un porcentaje del 0,35 %[51]. Lo mismo en el Loira: no digo que los peajes —de los que subsisten 80 hasta el siglo XIX— no sean allí un obstáculo, que no obliguen al barquero a abandonar el hilo de la corriente para abordar el punto de control, que no den lugar a exacciones, abusos y pagos ilícitos, y que no causen retrasos a una navegación lenta y difícil. Pero si se atribuye al tráfico que anima al Loira el mismo volumen que al tráfico del Ródano (y generalmente se lo considera superior), o sea de 100 millones de libras, la suma de los derechos pagados se elevaba a 187.150 libras, es decir un porcentaje, si nuestra información es correcta, del 0,187 %[52].



28. EL TERRITORIO DE LAS CINCO GRANDES HACIENDAS

Tomado de W. R. Shepherd, Historical Atlas, *en J. M. Richardson,* A Short History of France, *1974, p. 64.*

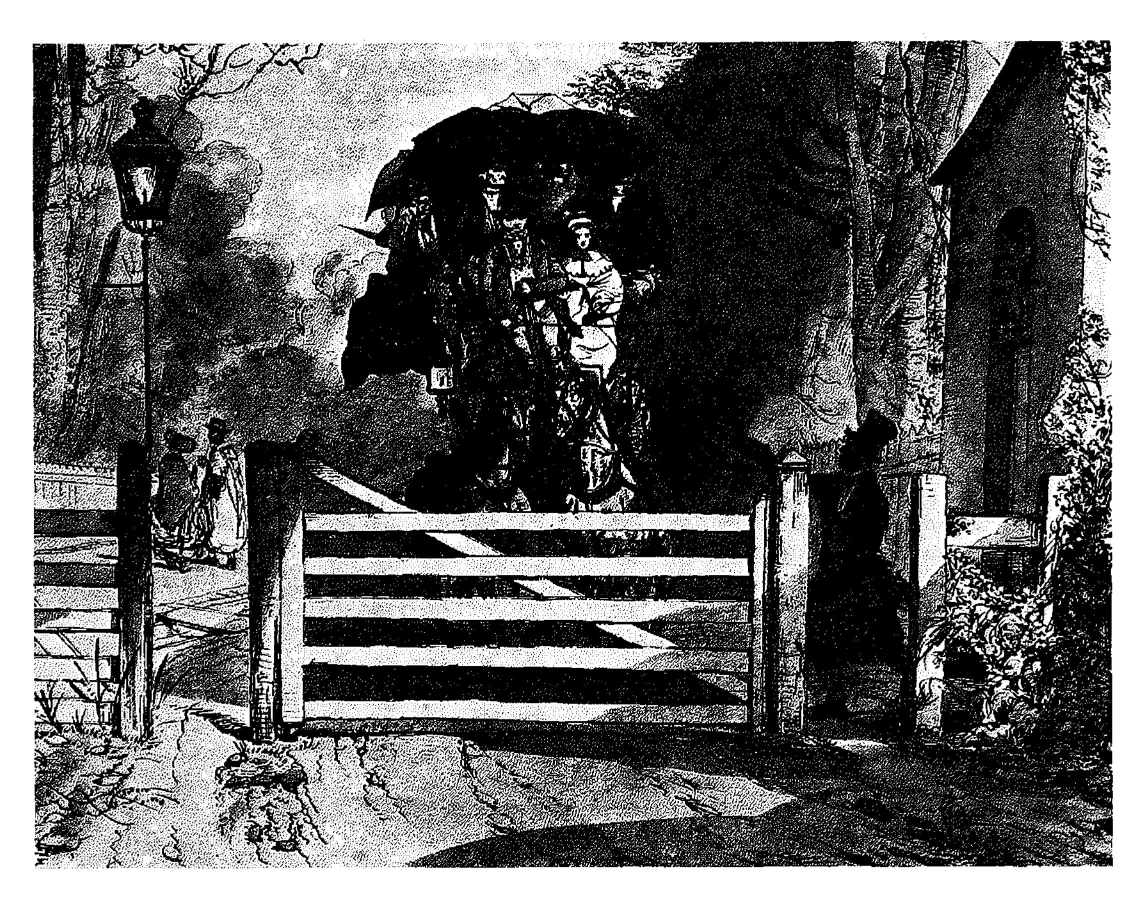
Por otra parte, los *acquits-à-caution* [guías de circulación en tránsito] permitían la libre circulación a través de Francia de las mercancías en tránsito, y tenemos múltiples ejemplos de ello desde muy pronto[53] En diciembre de 1673, unos comerciantes ingleses se quejan de que, habiendo atravesado Francia desde el Mediterráneo hasta Calais, en este último puerto se les quiere hacer pagar un sueldo por libra[54]. Lo que se reclama, sin ninguna duda, es una exención total. En 1719, 1.000 camelotes de Marsella son dirigidos a Saint-Malo por los señores Bosc y Eon, las mercancías serán precintadas en Marsella al partir «y al llegar a Saint-Malo serán puestas en la tienda de depósito para ser enviadas al extranjero sin tener que pagar ningún derecho»[55] Y estas travesías no son nada comparadas con la libre circulación de cereales, harinas y legumbres, liberada de todos los derechos, incluso de los peajes establecidos por la declaración real del 25 de mayo de 1763[56], que, es verdad, será revocada el 23 de diciembre de 1770... Mirad también la decisión del Consejo de Estado (28 de octubre de 1785)[57] que «prohíbe cobrar ningún derecho de peaje en toda la extensión del Reino sobre el carbón de piedra que no esté expresamente indicado en las tarifas o pancartas». He aquí muchos ejemplos de circulación sin trabas, donde desde hace tiempo hombres importantes, como Vauban (1707), sueñan con «relegar [las aduanas] a las fronteras y rebajarlas mucho»[58]. Colbert se dedicó a ello, y si no se alcanzó el objetivo entonces, en 1664, fue porque los intendentes se resistieron, por el temor, que no era ilusorio, de que la libre circulación de cereales en el enorme reino pudiese provocar carestías[59]. La experiencia de Turgot, en 1776, llevará a la catástrofe con la guerra de las harinas. Diez años más tarde, en 1786, si el gobierno, pese a su deseo, no procede a la supresión pura y simple de los peajes es, se dice, porque la operación, «hecho el cálculo», implicaría para los reembolsos a los propietarios de los peajes un gasto de 8 a 10 millones, que «el estado actual de las finanzas no soportaría»[60]. En realidad, la cifra parece bastante módica, comparada con las dimensiones fiscales de Francia y, si es exacta, reduce una vez más los peajes a un nivel modesto.

Todos estos detalles hacen pensar que el mosaico de las barreras aduaneras no es un problema decisivo en sí mismo, sino una dificultad unida a todos los problemas del momento. ¿Podemos recordar, como prueba *a contrario*, los *turnpikes* ingleses, esas rutas de peaje que eran un poco como las autopistas actuales y que Inglaterra autorizó, desde 1663, para incitar a construir nuevos caminos? Según un artículo de la *Gazette de France* (24 de diciembre de 1762), «el peaje... [de estas rutas con barreras] es bastante considerable como para producir una suma de tres millones de libras esterlinas al año»[61]. Estas tarifas están lejos de los peajes del Loira o el Ródano.

Finalmente, tenemos la impresión de que sólo el crecimiento económico fue decisivo en la extensión y la consolidación de los mercados nacionales. Ahora bien, para Otto Hintze, implícitamente, todo derivaría de la política, de la unión de Inglaterra con Escocia (1707) y con Irlanda (1801) que, al crear el mercado de las Islas Británicas, reforzó la magnitud económica del conjunto. Seguramente, las cosas no han sido tan simples. El factor político ha tenido importancia, sin duda, pero Isaac de Pinto se preguntaba, en 1771, si Escocia verdaderamente, al unirse a Inglaterra, había aportado a ésta un aumento de su riqueza: ¿Se enriquecería Francia —añadía— si se anexionase Saboya[62]? El argumento no es válido en la medida en que la comparación entre Escocia y Saboya, por cierto, no es pertinente. Pero, ¿no fue sobre todo la coyuntura a la alza, en el siglo XVIII, como veremos en este mismo capítulo, lo que promovió y puso en movimiento al conjunto británico e hizo de la unión con Escocia un buen negocio para las dos partes? Si no se puede decir lo mismo de Irlanda es porque ésta se encuentra en la posición de una colonia, más que como una parte beneficiada en la Unión.

Contra las definiciones a priori

Por ello, rechazamos las definiciones perentorias, formuladas *a priori*, como la de una coherencia casi perfecta (por ejemplo, el unísono de las variaciones de los precios en un espacio considerado) que sería la condición *sine que non* de todo mercado nacional. Si se mantuviese este criterio, ya no hablaríamos, con respecto a Francia, de mercado nacional. El mercado del trigo, fundamental por entonces en ella como en toda Europa, se divide al menos en tres zonas: una zona noreste con precios bajos y variaciones muy acentuadas; una zona mediterránea con precios altos y variaciones moderadas; y una zona atlántica más o menos profunda, con un carácter intermedio[63]. Eso es todo. Podemos concluir, siguiendo a Traian Stoianovich, que «las únicas regiones europeas donde la "nación" coincide con el mercado nacional son Inglaterra y, quizás,



Peaje en una ruta inglesa: antes de abrir, el guardián pide el pago. Estampa de Eugène Lami (1829). (Clisé de la B.N.)

las Provincias Unidas». Pero la dimensión de estas últimas hace de ellas, a lo sumo, un mercado «provincial». Y probablemente ni siquiera las Islas Británicas tienen un ritmo único para el trigo, porque la escasez o la penuria se presenta unas veces en Inglaterra y otras en Escocia o en Irlanda.

A su manera, Michel Morineau es más restrictivo aún. «Mientras una nación no está cerrada al exterior —escribe— y unificada en el interior como mercado, ¿es la unidad primaria adaptada a las apreciaciones [es decir, a las apreciaciones de una contabilidad nacional]? Las disparidades nacionales, a las que la situación actual de Europa nos ha vuelto a sensibilizar, existían en el siglo XVI, en el XVII y en el XVIII. Vacilaríamos en estimar un PNB (producto nacional bruto) de Alemania o de Italia en estas épocas lejanas, porque estaban políticamente divididas. Y porque económicamente, también sería fútil: Sajonia vivía de distinto modo que los obispados del Rin; el Reino de Nápoles, los Estados Pontificios, la Toscana y la República Veneciana [vivían también] cada uno a su manera»[64].

Sin responder punto por punto a esta argumentación (¿no había diferencias regionales entre Inglaterra propiamente dicha, Cornualles, el País de Gales, Escocia, Irlanda e incluso simplemente entre *highlands* y *lowlands* a través del conjunto de las Islas Británicas, y no hay todavía hoy, en todas las partes del mundo, fuertes disparidades provinciales?), señalemos que Wilhelm Abel[65], con todo, ha intentado hacer el cálculo del PNB de Alemania en el siglo XVI; que para Otto Stolz[66], especialista en la historia de las aduanas, a fines del siglo XVIII, las grandes rutas del tráfico, a través del conjunto del Reich, «fabricaron una cierta unidad»; que Iorjo Tadic[67] ha hablado, con obstinación, de un mercado nacional de los Balcanes turcos desde el siglo XVI, que originó ferias animadas y populosas, como la de Doljani, cerca de Strumica, en la proximidad del Danubio; que Pierre Vilar[68] piensa que se asiste, «en la segunda mitad del siglo XVIII, a la constitución, en beneficio de la actividad catalana, de un verdadero mercado nacional español». Entonces, ¿por qué sería absurdo calcular el PNB de la España de Carlos IV? En cuanto al concepto de nación «cerrada al exterior», es muy difícil imaginarlo para una época en que el contrabando era una industria generalizada y próspera. La misma Inglaterra del siglo XVIII está mal cercada en sus fronteras aparentemente perfectas, que atravesará con deleite, hasta 1785, el contrabando del té; esta Inglaterra de la que se decía ya un siglo antes, en 1698, que, «estando abierta por todos lados, el contrabando es tanto más fácil cuanto que lo que ha entrado en ella está seguro»[69]. Así, sedas, terciopelo, aguardiente y todas las mercancías llegadas sobre todo de Francia, una vez desembarcadas en un punto mal custodiado de la costa, se encaminaban tranquilamente hacia los mercados y los revendedores, sin temor a una verificación ulterior.

De todos modos, no vamos en busca de un mercado nacional «perfecto», que no existe siquiera en nuestros días. Lo que buscamos es un tipo de mecanismos interiores y de relaciones con el vasto mundo, lo que Karl Bücher[70] llamaba una *Territorialwirtschaft,* por oposición a la *Stadtwirtschaft,* la economía urbana que hemos seguido ampliamente en los capítulos precedentes. En suma, una economía voluminosa, extendida ampliamente en el espacio «territorializado», como se dice a veces, y bastante coherente como para que los gobiernos logren, más o menos, modelarla y manejarla. El mercantilismo es, justamente, la toma de conciencia de esta posibilidad de manejar en conjunto la economía de un país, lo que equivale ya, para abreviar, a la búsqueda de un mercado nacional.

Economía territorial y economía urbana

Solamente con relación a los problemas que plantea el mercado nacional se puede comprender en qué difieren la *Territorialwirtschaft* y la *Stadtwirtschaft*.

En profundidad. Pues las diferencias inmediatamente visibles, las del volumen y la extensión, cuentan menos de lo que parece. Sin duda, exagerando apenas, se dirá que el «territorio» es una superficie y la ciudad-Estado un punto. Pero tanto a partir del territorio dominante, como a partir de cualquier ciudad dominante, es captada una zona exterior y añadido un espacio que, en el caso de Venecia, o de Amsterdam o de Gran Bretaña, es definidamente una economía-mundo. Por consiguiente, en las dos formas económicas hay tal desbordamiento del espacio propio que las dimensiones de éste, a primera vista, pierden importancia como criterio de diferenciación. Tanto más cuanto que, en este desbordamiento, los dos sitemas se asemejan. Venecia en Levante es una potencia colonial, como Holanda en Insulindia e Inglaterra en la India. *Ciudades* y *territorios* se han enganchado de la misma manera a una economía internacional que los ha arrastrado y a la que ellos también han reforzado. De una y de otra parte, los medios de dominación y, por así decirlo, de *vigilancia*, de vida al día, son los mismos: la flota, el ejército, la violencia y, si es necesario, la astucia e incluso la perfidia: recordemos el Consejo de los Diez o, mucho más tarde, el *Intelligence Service*. Los bancos «centrales»[71] surgen en Venecia (1585), en Amsterdam (1609) y luego en Inglaterra (1694), estos bancos centrales que son, en la perspectiva de Charles P. Kindleberger[72], «el recurso en última instancia» y que me parecen ante todo instrumentos de poder, de dominación internacional: te ayudo, te salvo, pero te esclavizo. Los imperialismos y colonialismos son tan viejos como el mundo, y toda dominación acentuada segrega el capitalismo, como lo he repetido a menudo para convencer de ello al lector y para convencerme a mí mismo.

Si se parte, pues, de la visión de la economía-mundo, pasar de Venecia a Amsterdam y de Amsterdam a Inglaterra es permanecer en el mismo movimiento, en una misma realidad de conjunto. Lo que distingue al sistema-nación del sistema-ciudad, e incluso los opone, es su organización estructural propia. La ciudad-Estado escapa a la pesadez del sector llamado primario: Venecia, Génova y Amsterdam comen el trigo, el aceite, la sal, hasta la carne, etcétera, que les procura su comercio exterior; reciben del exterior la madera, las materias primas e incluso cantidad de productos artesanales que consumen. Poco les importa quién los produce y la manera, arcaica o moderna, como son producidos: les basta con recogerlos en el extremo del circuito, allí donde sus agentes o mercaderes del terruño los han almacenado para ellos. Lo esencial, si no la totalidad, del sector primario que necesitan para su subsistencia e incluso para su lujo es exterior a ellas, y trabaja para ellas sin que tengan que preocuparse por las dificultades económicas o sociales de la producción. Sin duda, no son perfectamente conscientes de su ventaja, sino más bien de sus peligros: preocupadas por su dependencia respecto del extranjero (aunque la potencia del dinero la reduzca, de hecho, casi a la nada), se ve, en efecto, cómo todas las ciudades dominantes se esfuerzan por agrandar su territorio y extender su agricultura y su industria. Pero, ¿qué agricultura y qué industrias? Forzosamente, las más ricas, las más provechosas. Puesto que de todos modos es necesario importar, ¡importemos el trigo siciliano en Florencia y cultivemos la vid y el olivo en Toscana! Así, las ciudades-Estado se encuentran de entrada: 1.°, con una relación muy «moderna» entre su población rural y su población urbana; 2.°, con una agricultura que, cuando existe, da preferencia a los cultivos de grandes beneficios y, naturalmente, es inducida a la inversión capitalista —no es fortuito, o a causa de la calidad de sus

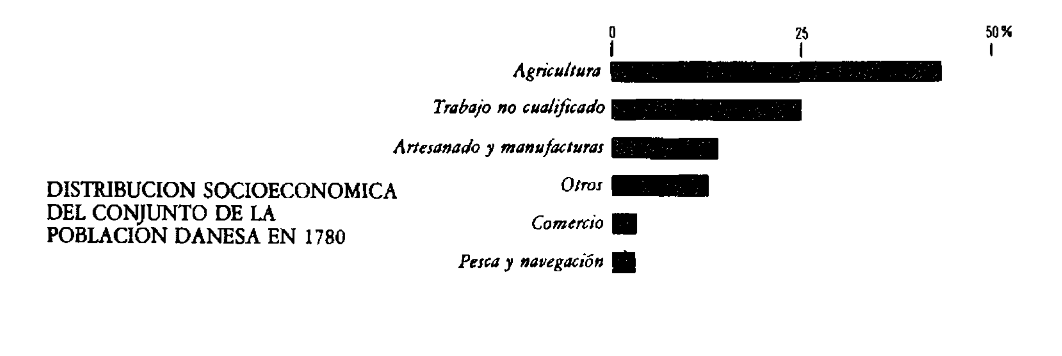
tierras, que Holanda haya desarrollado precozmente un sector agrícola tan «avanzado»—; 3.°, con industrias de lujo, muy a menudo prósperas.

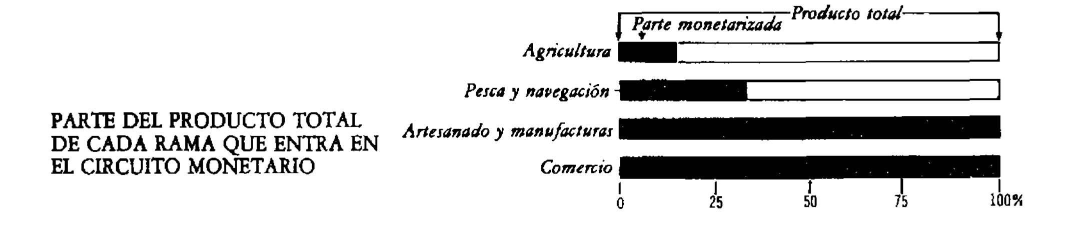
La *Stadtwirtschaft* escapa de entrada a esa «economía agrícola» definida por Daniel Thorner como la etapa que es menester franquear antes de cualquier desarrollo eficaz. Por el contrario, los Estados territoriales, dedicados a su lenta construcción política y económica, permanecieron largo tiempo sumergidos en esta economía agrícola, tan pesada para sacar adelante, como lo muestran tantos países subdesarrollados de hoy. La construcción política de un vasto Estado, sobre todo si se edifica por la guerra, como ocurre generalmente, supone un presupuesto importante, una apelación creciente a los impuestos, los cuales exigen una administración, la cual a su vez exige más dinero y más impuestos... Pero, en una población que es en un 90% rural, el éxito del sistema fiscal supone que el Estado llega eficazmente al campesinado, que éste sale de la autosuficiencia, que acepta producir un excedente, vender en el mercado, alimentar a las ciudades. Y éste no es más que el primer paso. Pues el campesinado debe todavía, pero más tarde, mucho más tarde, enriquecerse lo suficiente como para aumentar la demanda de productos manufacturados y permitir vivir, a su vez, al artesanado. El Estado territorial en formación tiene demasiado que hacer como para lanzarse a la conquista inmediata de los grandes mercados del mundo. Para vivir, para equilibrar su presupuesto, necesita promover la comercialización de la producción agrícola y artesanal, y organizar la pesada máquina de su administración. Todas sus fuerzas vivas pasan por ello. Precisamente desde este punto de vista me gustaría presentar la historia de la Francia de Carlos VII y Luis XI. Pero esta historia es tan conocida que su fuerza demostrativa está debilitada para nosotros. Piénsese entonces en el Estado Moscovita o, ejemplo mirífico sobre el cual volveremos, incluso en el sultanado de Delhi (que precede al Imperio del Gran Mogol), que, desde la primera mitad del siglo XIV, promovió en el inmenso dominio que detenta una economía monetaria que supone e implica mercados y, por los mercados, la explotación pero también el estímulo de la economía aldeana. Las rentas del Estado dependían tan estrechamente del éxito de la agricultura que el sultán Muhammad Tughluq (1325-1351) hizo cavar pozos, ofreció a los campesinos dinero y simientes, y les aconsejó, a través de su administración, para que eligieran los cultivos más productivos, como la caña de azúcar[73].

Nada tiene de asombroso, en estas condiciones, que los primeros éxitos capitalistas, los primeros y brillantes logros de la economía, deban figurar en el activo de las grandes ciudades; y que Londres, por el contrario, capital nacional, haya tardado tanto en alcanzar a Amsterdam, más alerta que ella y más libre en sus movimientos. Nada tiene de asombroso, tampoco, que una vez logrado este difícil equilibrio de la agricultura, el comercio, los transportes, la industria, la oferta y la demanda que exige toda consecución de un mercado nacional, Inglaterra finalmente haya sido un rival infinitamente superior a la pequeña Holanda, descartada inexorablemente de toda pretensión al dominio del mundo: una vez constituido, el mercado nacional genera un aumento de la potencia. Charles P. Kindleberger[74] se pregunta por qué la revolución comercial que levantó a Holanda no la condujo a la revolución industrial. Sin duda, entre otras razones, porque Holanda no disponía de un verdadero mercado nacional. La misma respuesta, se pensará, puede darse a la cuestión que se plantea Antonio García-Baquero González[75] con respecto a la España del siglo XVIII, donde, pese al aumento acelerado del comercio colonial, la revolución industrial no cuaja (salvo en Cataluña). ¿No es porque el mercado nacional en España es todavía imperfecto, con partes mal unidas y atravesado por evidentes inercias?

29. INDUSTRIA Y COMERCIO IMPULSAN LA EXTENSION DE LA ECONOMIA MONETARIA

Mayoritarios, y con mucho, en las actividades de las ciudades, ellos explican la larga primacía de estas últimas con respecto a los Estados territoriales. Según las indicaciones de K. Glamman.





CONTAR Y MEDIR

Necesitaríamos pesar *globalmente* las economías nacionales, en vías de formación o ya formadas, observar su peso en tales o cuales momentos: ¿crecen?, ¿retroceden? Necesitamos comparar sus niveles respectivos en una época determinada. Es retomar por nuestra cuenta un número respetable de iniciativas antiguas, en gran medida anteriores a los cálculos clásicos de Lavoisier (1791). Ya William Petty[76] (1623-1687) trataba de comparar las Provincias Unidas con Francia: sus poblaciones serían de 1 a 3, las tierras cultivadas de 1 a 81, la riqueza de 1 a 3; Gregory King[77] (1648-1712) tratará también de comparar las naciones de la trinidad que domina su época: Holanda, Inglaterra y Francia. Pero podríamos introducir en la lista una larga decena de otros «calculadores», desde Vauban hasta Isaac de Pinto, y aun al mismo Turgot. Un texto de Boisguilbert (1648-1714), pesimista, es verdad (pero la Francia de 1696 no ofrece un espectáculo regocijante o tranquilizador), incluso nos conmueve por su acento actual: «...pues sin hablar de lo que hubiera podido ser —escribe—, sino solamente de lo que ha sido, se sostiene que el producto [nacional de Francia] es hoy quinientos o seiscientos millones menor por año en sus rentas, tanto en fondos como en industria, de lo

que era hace cuarenta años. Que el mal aumenta todos los días: es decir, la disminución; porque las mismas causas subsisten siempre e incluso se agudizan, sin que se pueda acusar a las rentas del Rey, las cuales nunca han aumentado tan poco desde mil seiscientos sesenta, pues sólo han aumentado alrededor de un tercio, mientras que desde hacía doscientos años siempre se habían doblado cada treinta años»[78]. Como se ve, es un texto admirable. Lo mismo las once «líneas» (desde las tierras hasta las minas) entre las cuales Isaac de Pinto[79] divide la masa del producto nacional de Inglaterra, división que se acerca sin mucho error a las líneas de la contabilidad nacional, tal como se presenta hoy.

Con estas investigaciones antiguas sobre las «riquezas» nacionales y con las cifras dispersas que podemos reunir, ¿hay alguna posibilidad de contemplar el pasado desde el «punto de vista de las cantidades globales»[80] al que nos han acostumbrado los cálculos de la contabilidad nacional iniciada en 1924[81]? Tales cálculos tienen sus defectos, por supuesto, pero constituyen por el momento, como dice con razón Paul Bairoch[82], el único método para comprender, en las economías actuales y, yo añado, en las economías antiguas, el problema vital del *crecimiento.*

Incluso estoy de acuerdo con Jean Marczewski[83] en pensar que la contabilidad nacional no es sólo una técnica, sino ya una ciencia en sí, y en que, por su fusión con la economía política, ha hecho de esta última una ciencia experimental.

Sin embargo, no se engañe el lector sobre mis intenciones; no pretendo poner los cimientos de una historia económica que sería revolucionaria. Deseo solamente, después de haber precisado algunas nociones, útiles para el historiador, de contabilidad nacional, volver a cuentas elementales, las únicas que permiten la documentación de que disponemos y la escala de este libro; llegar a ciertos órdenes de magnitud, tratar de hacer evidentes ciertas relaciones, coeficientes, *multiplicadores* verosímiles (si no seguros), y trazar un camino de acceso a enormes investigaciones todavía no iniciadas y que se corre el riesgo de no poder iniciar pronto. Estos órdenes probables de magnitud nos permitirán al menos sospechar las posibilidades de una contabilidad retrospectiva.

Tres variables y tres magnitudes

La primera es el *patrimonio,* unas reservas de oscilaciones lentas; la segunda, la *renta nacional,* un flujo; la tercera, la renta *pro capite* o, como se dice también, *per capita,* una relación.

El *patrimonio* es la riqueza global, la suma de las reservas acumuladas de una economía nacional determinada, la masa de los capitales que intervienen o podrían intervenir en el proceso de la producción. Esta noción que fascinaba antaño a los «aritméticos»[84] es, hoy, la menos utilizada de todas, y es una lástima. No existe todavía una «contabilidad nacional patrimonial», me escribía un economista[85] en respuesta a una de mis preguntas, lo que «hace trivial —agregaba— este tipo de medida e imperfecta nuestra ciencia de las cuentas». Esta laguna es, sin duda, lamentable para el historiador que trata de sopesar el papel del capital acumulado en el crecimiento y comprueba, bien su evidente eficacia, bien su importancia para impulsar hacia adelante la economía por sí solo cuando se busca inútilmente invertirlo, o bien su retraso para movilizarse en el momento oportuno en las actividades que prefiguran el porvenir, como si estuviese bajo el signo de la inercia y la rutina. La Revolución Industrial en Inglaterra nace, en gran medida, al margen del gran capital, al margen de Londres.

Ya he señalado la importancia de la relación entre la renta nacional y las reservas de capital[86]. Simon Kuznets[87] piensa que esta relación se establece entre 7 y 3 por 1; es decir que una economía antigua inmovilizaba hasta siete años normales de trabajo para garantizar el proceso de su producción, mientras que esta cifra disminuiría a medida que nos acercamos al tiempo presente. Así, el capital habría ganado en eficacia, lo cual es más que verosímil, siendo el único aspecto considerado, claro está, el de su eficacia económica.

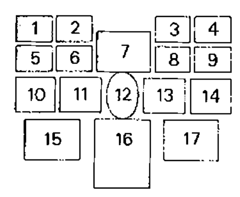
La *renta nacional* es, a primera vista, una noción simple: ¿no consiste la contabilidad nacional en «asimilar la economía de la nación a la de una inmensa empresa»?[88]. Pero esta simplicidad dio origen, ayer, entre los especialistas, a muchas discusiones «escolásticas» y a «duelos verbales»[89]. El tiempo los ha aplacado y las definiciones que se nos ofrecen hoy (ciertamente, más claras en apariencia que en realidad) se asemejan mucho, se elija la fórmula simple de Simon Kuznets (1941): «el valor neto de todos los bienes económicos producidos por una "nación" en un año»[90], o la más complicada de Y. Bernard y J. C. Colli: «el agregado representativo del flujo de los recursos nacionales, bienes y servicios creados en el curso de un período determinado»[91]. Lo esencial es darse cuenta de que la renta nacional puede ser considerada, como dice Claude Vimont[92], desde tres «puntos de vista»: el de la *producción*, el de los *ingresos* obtenidos por los particulares y el Estado y el de los *gastos*. No tendremos que hacer sólo una suma sino al menos tres, y a poco que se reflexione, el número de los agregados que será necesario distinguir aumentará según que se reste, o no, la masa de los impuestos; que se reste, o no, el interés regular del capital utilizado en el proceso de producción; que se hagan los cálculos al comienzo de la producción *(el coste de factores)* o según los precios del mercado (los cuales incluyen los impuestos)... Recomiendo, pues, al historiador que entre en este dédalo remitirse al artículo simplificador de Paul Bairoch[93], que enseña cómo pasar de un agregado a otro, disminuyéndolo o aumentándolo, según los casos, en el 2, el 5 o el 10%.

Deben tenerse en cuenta tres equivalencias esenciales: 1) producto nacional bruto (PNB) = producto nacional neto (PNN) más los impuestos, más el reemplazo del interés del capital; 2) PNN = renta nacional neta (RN); 3) RN = consumo más ahorro.

Para el historiador entregado a una investigación de este orden, hay al menos tres caminos: partir del consumo, o de la renta o de la producción. Pero seamos razonables: estos agregados que manejamos sin demasiados remordimientos son conocidos hoy con un 10 y hasta un 20% de error, y, cuando se trata de economías antiguas, al menos un 30%. Por lo tanto, todo refinamiento es imposible. Tenemos que utilizar variaciones y adiciones groseras. Los historiadores, además, han adquirido el buen o mal hábito de hablar del PNB sin distinguirlo del producto neto. ¿Para qué? Renta nacional o producto nacional (brutos o netos) se confunden en *nuestro* horizonte. No buscaremos, no encontraremos, para una época dada, para una economía dada, más que un solo estiaje de su riqueza, una cifra aproximada que, evidentemente, no tiene interés más que confrontada con las magnitudes de otras economías.

La renta nacional *per capita* es una relación: en el numerador, el PNB; en el denominador, la población. Si la producción aumenta más rápidamente que la población, la renta nacional *per capita* aumenta; en el caso inverso, disminuye; o, tercera posibilidad, al no variar la relación, se estanca. Para quien trata de medir el crecimiento, es el coeficiente clave, el que determina el nivel de vida medio de la masa nacional y las variaciones de este nivel. Los historiadores han tratado desde hace mucho tiempo de hacerse una idea de él mediante el movimiento de los precios y los salarios reales, o también por las variaciones de la «cesta de la compra del ama de casa». Estos intentos están resumidos en los diagramas de J. Fourastié, R. Grandamy y W. Abel (ver *supra*, I, p. 109) y los de P. Brown y S. Hopkins (ver *infra*, p. 533). Son un indicio, si no del

Los «medios de subsistencia», o el P.N.B. de las Provincias Unidas, en 17 cuadros. Estampa de W Kok, 1794. (Atlas Van Stolk.)



1. Tejido — 2. Fabricación de mantequilla y de quesos. — 3. Pesca del arenque. — 4. Pesca de la ballena. — 5. Turberas. — 6. Construcción naval. — 7. Ayuntamiento y Oficina de Pesos y Medidas de Amsterdam. — 8. Industria de la madera, aserraderos y papeleras. — 9. Texel. — 10. Explotación minera. — 11. Comercio del vino. — 12. Agricultura y comercio de cereales. — 13. Comercio del tabaco, del azúcar y del café. — 14. Comercio del té, de especias y de telas. — 15. Bolsa de Rotterdam. — 16. Factoría comercial. — 17. Bolsa de Amsterdam.

nivel exacto de la renta *per capita*, al menos del sentido de sus variaciones. Se ha pensado desde hace tiempo que los salarios más bajos, los de este «agente» sin igual para la investigación histórica que es el «peón de albañil» (un personaje que conocemos bastante bien), seguían, en general, las fluctuaciones del nivel de vida medio. La demos-

tración la ha dado un artículo reciente de Paul Bairoch[94], de alcance sencillamente revolucionario. En efecto, si el salario de un peón, el *salario mínimo* —en suma, algo que se parece al SMIG— es conocido de manera puntual (es decir, si conocemos su retribución por una o varias jornadas de trabajo, y es así como se presenta noventa veces de cada cien), basta, según Paul Bairoch, para el siglo XIX europeo, al que ha estudiado *estadísticamente,* multiplicar este salario diario por *196* para obtener la renta nacional *per capita.* Desde una perspectiva estructuralista, el descubrimiento de una correlación tiene un gran poder explicativo. Este coeficiente inesperado, que en primera instancia inspira incredulidad, se deduce, pragmática y no teóricamente, de cálculos seguidos a través de las abundantes estadísticas del siglo pasado.

Dicho coeficiente se halla bastante bien establecido para el siglo XIX europeo. De una incursión por la Inglaterra de 1688 y de 1770-1778, Paul Bairoch[95] deduce, esta vez con demasiada presteza, que la correlación en 1688, en la época de Gregory King, se ubicaría cerca de 160, y en 1770-1778 alrededor de 260. De donde, más rápidamente aún, concluye que «el conjunto de los datos calculados permite postular que la adopción de una *ratio* media del orden de los 200 debe constituir una aproximación válida, en el marco de las sociedades europeas de los siglos XVI, XVII y XVIII». No estoy tan seguro de esto como él, y de sus comprobaciones infiero más bien que dicha *ratio* ha tenido tendencia a aumentar, lo que significaría, a igualdad de los demás factores, además, que la renta *per capita* habría tendido, relativamente, a aumentar.

En Venecia, donde el obrero del Arsenal, en 1534, gana 22 *soldi* por día (24 en verano, 20 en invierno)[96], la correlación propuesta (200) daría una renta *per capita* de 4.400 *soldi,* o sea de 35 ducados, el *cuarto* del salario anual de un artesano del *Arte della Lana* (148 ducados). Y, sin duda, este artesano de la industria lanera es en Venecia un privilegiado, pero la cifra de 35 ducados me parece, con todo, en sí, un poco baja. Si la aceptásemos, llegaríamos a un PNB veneciano de 7 millones de ducados (para 200.000 habitantes)[97]. Otros cálculos, que los historiadores especialistas en Venecia encontraban demasiado bajos, me hicieron estimarlo, por mi parte, en cerca de 7.400.000 ducados[98]. La coincidencia, sin embargo, es considerable.

Otro ejemplo: hacia 1525, el salario diario de un peón en Orleáns es de 2 soles y 9 dineros. Si se aplicase la misma tasa de 200 (sobre la base de una población de 15 millones), se obtendría una renta nacional muy superior a la que proporciona, *a lo sumo,* el esquema de F. C. Spooner. La correlación de 200, pues, probablemente un poco baja para Venecia, seguramente es demasiado alta para Orleáns, por la misma época.

Ultimo ejemplo: en 1707, Vauban, en su *Dixme Royale,* eligió como salario «obrero» medio el de un tejedor, que trabajaba en promedio 180 días al año a 12 soles, aproximadamente, por día, o sea, una ganancia de 108 libras al año[100]. Sobre la base de este salario, el producto *per capita* (12 soles × 200) sería de 2.400 soles, o 120 libras. Y en este caso, el nivel de vida del tejedor aludido sería, como es normal, un poco inferior al medio (108 contra 120). El PNB de Francia, si se le atribuye 19 millones de habitantes, estaría cerca de los 2.280 millones de libras. Ahora bien, este resultado es casi exactamente el que Charles Dutot ha calculado a partir de las estimaciones sectoriales de Vauban[101]. Esta vez, en 1707, la correlación de 200 parece válida.

Por supuesto, sería necesario proceder a centenares de verificaciones análogas a las precedentes para deducir, si es posible, una certidumbre o casi certidumbre. Tales pasos, para empezar, serían evidentemente fáciles. Disponemos de innumerables datos. Así, Charles Dutot[102], a quien nos referíamos hace un instante, se pregunta si, en el curso de las épocas, el presupuesto *real* de la monarquía francesa ha aumentado o no. En suma, trata, como diríamos, de calcular estos presupuestos *en precios corrientes,* en libras corrientes. Necesita, pues, comparar los precios según las épocas. Las elecciones de estos precios son divertidas (si son significativas, es otra cuestión): un cabrito, una

gallina, un ansarón, un ternero, un cerdo o un conejo..., en medio de estos precios, característicos para él, se obtiene el salario diario de un «bracero»: en 1508, en Auvernia, seis dineros; en Champaña, por la misma época, un sol... Luego se busca una correspondencia entre estos precios y los del año 1735, la época de Luis XV: la jornada del peón asciende entonces a 12 soles en verano y 6 en invierno. A este respecto, ¿adónde nos conduciría el coeficiente de 200? No parece convenir al siglo XVI, salvo para los países más desarrollados.

Sea como fuere, la iniciativa de Paul Bairoch vuelve a dar un valor a innumerables salarios aislados unos de otros y, hasta entonces, no tomados en cuenta. Permite comparaciones. También revaloriza (si no me equivoco) la cuestión nunca agotada del número de días laborables y de días festivos en el Antiguo Régimen y nos obliga a penetrar de nuevo en el bosque ingrato de la historia del salariado. ¿Qué es, en verdad, un salario del siglo XVIII? ¿Y no es menester, ante todo, confrontarlo con la vida, no de un individuo, sino del presupuesto de gastos de una familia? Es todo un programa por realizar.

Tres conceptos ambiguos

Hemos definido los medios, las herramientas. Sería necesario aún definir conceptos. Tres palabras, al menos, dan un sentido a este debate: crecimiento, desarrollo y progreso *[croissance, développement, progrès]*. Las dos primeras tienden, en francés, a reemplazarse una a otra, lo mismo que *growth* y *development*, *Wachstum* y *Entwicklung* (además, el segundo término, que empleaba J. Schumpeter[103], tiende a desaparecer); el italiano prácticamente no tiene más que una sola palabra, *sviluppo;* las dos palabras españolas, *crecimiento* y *desarrollo* no se distinguen más que en el lenguaje de los economistas de América Latina, quienes se encuentran, según A. Gould, en la obligación de diferenciar el *desarrollo* que afecta a las estructuras y el *crecimiento* que concierne, por prioridad, al aumento de la renta *per capita*[104]. En efecto, para planificar sin demasiados riesgos una modernización económica rápida, es indispensable distinguir dos observaciones que no siempre marchan a la par, la que se refiere al PNB y la que afecta a la renta *per capita. En general,* si enfoco en mi anteojo el agregado del PNB, estoy atento al «desarrollo»; si oriento la observación hacia el PNB *per capita,* me sitúo más bien en el eje del «crecimiento».

En el mundo actual, hay, pues, economías en que los dos movimientos coinciden, como en Occidente, donde la tendencia, entonces, es a utilizar una sola palabra; otras, en cambio, donde se distinguen e incluso se oponen. En cuanto al historiador, se encuentra ante situaciones más complicadas todavía: tiene ante sus ojos *crecimientos,* pero también *decrecimientos; desarrollos* (siglos XIII, XVI y XVIII), pero también *estancamientos* y *regresiones* (siglos XIV y XVII). En la Europa del siglo XIV, hubo una regresión hacia estructuras urbanas y sociales antiguas, una detención temporal del desarrollo de las estructuras precapitalistas. Al mismo tiempo, se asiste a un desconcertante crecimiento de la renta *per capita:* nunca el hombre de Occidente comió más pan y carne que en el siglo XV[105]

Y aun estas oposiciones no bastan. Así, en las competiciones europeas, el Portugal del siglo XVIII —donde no hay novedades estructurales, pero en beneficio del cual se amplifica la exportación de Brasil— goza de una renta *per capita* superior, sin duda, a la de Francia. Y su rey es probablemente el soberano más rico de Europa. Con respecto a un Portugal así, no podemos hablar de desarrollo ni de regresión; tampoco en

lo concerniente al Kuwait de hoy, que sin embargo tiene la renta *per capita* más elevada del mundo.

En este debate, es de lamentar el abandono casi completo de la palabra *progreso*. Tenía casi el mismo sentido que desarrollo y se distinguía de manera cómoda (para nosotros, los historiadores) el progreso *neutro* (es decir, sin ruptura de las estructuras existentes) y el progreso *no neutro*, cuyo empuje hacía resquebrajar los marcos en el interior de los cuales se desarrollaba[106]. Por ello, sin detenernos en argucias de vocabulario, ¿se puede sostener que el desarrollo es el progreso *no neutro*? ¿Y llamar progreso *neutro* al aflujo de riqueza que el petróleo proporciona a Kuwait? ¿O el oro de Brasil al Portugal de Pombal?

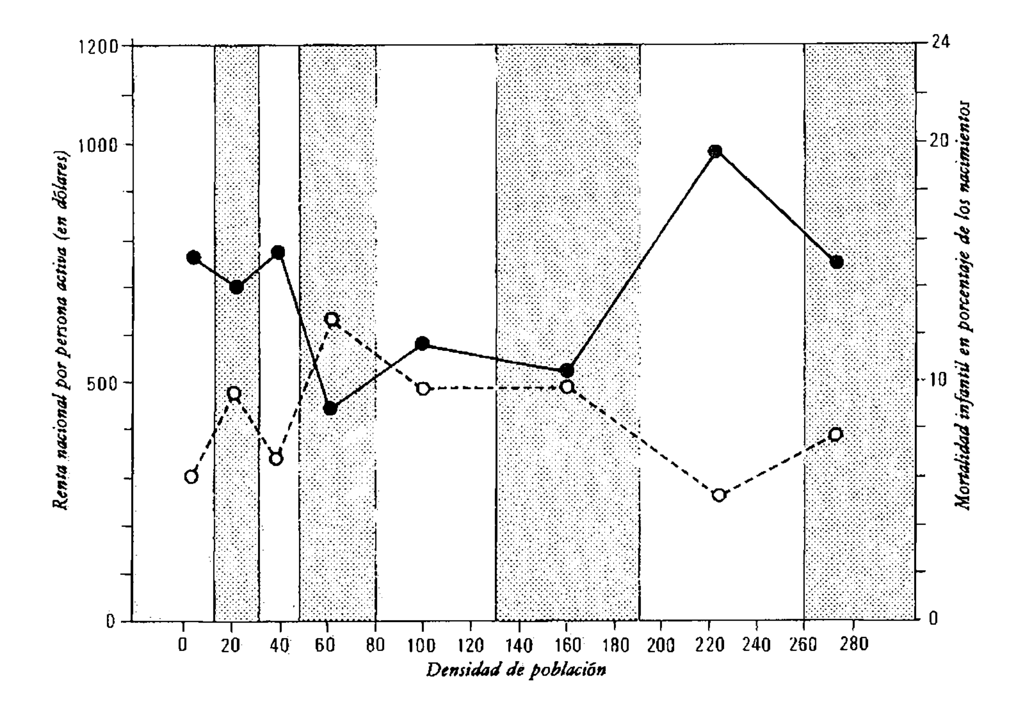
Ordenes de magnitud y correlaciones

Como ha demostrado el coloquio de Prato de 1976[107], muchos historiadores son escépticos, si no hostiles, con respecto a las contabilidades nacionales retrospectivas. No disponemos más que de cifras frágiles y mal agrupadas. Un calculador *actual* las dejaría de lado porque posee otras. Desgraciadamente, no es éste nuestro caso. No obstante, si las cantidades se presentan retrospectivamente de manera no serial, es lícito buscar correlaciones entre esas cantidades y pasar de un valor a otro, reconstituir paso a paso los agregados y, a partir de estos volúmenes, calcular otros. Proceder como Ernst Wagemann en su librito, *Das Ziffer als Detective*[108], tan curioso y tan poco leído, por otra parte. Naturalmente, el detective no es la cifra, sino quien la maneja.

El objetivo, en suma, puesto que disponemos solamente de órdenes de magnitud, es apoyar unas sobre otras para que se justifiquen y se verifiquen, de algún modo, todas. ¿Acaso no hay proporciones casi fuera de discusión? Así, las cifras de población anteriores al siglo XIX permiten discernir, en general, la relación entre población urbana y población rural: desde este punto de vista, la Holanda del siglo XVIII marca un récord, 50% de un lado, 50% del otro[109]. Para la Inglaterra de la misma época, el peso de las ciudades es, sin duda, el 30% del conjunto[110]; en Francia, del 15 al 17%[111]. Estos porcentajes son, por sí solos, indicadores de conjunto.

Lo interesante sería especular sobre la densidad de la población, tema al que se ha dedicado poca atención. La red que Ernst Wagemann[112] ha calculado para el año 1939 no es, piense lo que piense su autor, válida sin más para todas las épocas. Si no obstante esto la reproduzco aquí es porque contiene una verdad probable, a saber, que hay *umbrales de densidad* que inician períodos benéficos o maléficos. Densidades demográficas favorables o desfavorables han pesado sobre las economías y las sociedades preindustriales, como pesan sobre los países subdesarrollados de hoy. La madurez de un mercado nacional o su posterior desorganización sería, parcialmente, la consecuencia de ello. El aumento de población, pues, no tiene siempre el efecto progresista y constructivo que se le atribuye demasiado a menudo, o más bien puede haberlo tenido durante un tiempo, invirtiéndose más allá de cierto umbral. La dificultad es que este umbral cambia, en mi opinión, según las técnicas del mercado y de la producción, según la naturaleza y la masa de los intercambios.

Sería útil ver cómo una población activa se distribuye entre las diversas ramas de la economía[113]. Este reparto se percibe en las Provincias Unidas hacia 1662[114]; en Inglaterra alrededor de 1688[115]; en Francia por 1758[116]; en Dinamarca, en 1783[117]... De los 43 millones de libras esterlinas en las que Gregory King estima el producto nacional de Inglaterra (1688), la agricultura representa más de 20 millones, la industria un



30. LOS «UMBRALES» DE ERNST WAGEMANN

Este gráfico (elaborado por F. Braudel, en Annales E.S.C., *1960, de acuerdo con los datos de E. Wagemann,* Economía mundial, *1952, I, pp. 59 y 62) distingue índices de densidad que serían siempre benéficos, unos, y maléficos los otros (columnas grisáceas), cualesquiera que sean los países considerados. Esto según las estadísticas de una treintena de países, para el año 1939. Han sido utilizadas tres cifras: la densidad de la población, la renta* per capita *de la población activa (círculos negros) y el porcentaje de la mortalidad infantil (círculos blancos). Pasando del espacio al tiempo, Wagemann concluye, con un poco de apresuramiento, que una pobación en crecimiento pasará alternativamente de un período benéfico a un período maléfico, cada vez que atraviese uno de los umbrales del esquema.*

poco menos de 10 y el comercio un poco más de 5. Estas proporciones no son las del modelo de Quesnay[118] (la agricultura, 5.000 millones de libras tornesas, la industria y el comercio 2.000 millones): la Francia de Luis XV está más sumergida que Inglaterra en las actividades rurales. En un intento de cálculo aproximado según el modelo de Quesnay, Wilhelm Abel[119] estima que la Alemania del siglo XVI, antes de los estragos de la Guerra de los Treinta Años, estaba mucho más hundida en la actividad agrícola que la Francia del siglo XVIII.

La relación entre el producto de la agricultura con respecto al producto de la industria *(A/I)* se modificó *en todas partes* a favor de la industria, pero lentamente. Esta, en Inglaterra, no supera a la agricultura más que en 1811-1821[120]. En Francia, no antes de 1885; más temprano en Alemania (1865)[121] y en los Estados Unidos (1869)[122]. De un cálculo *sin certeza* para el conjunto del Mediterráneo del siglo XVI[123], propuse la igualdad A = 5 veces I, proporción válida, *quizás*, para el conjunto de la Europa de este siglo. Si fue así, se ve qué camino hubiera recorrido Europa.

Otra correlación: la relación entre patrimonio y producto nacional. Keynes tenía la

costumbre, con respecto al mundo de su época, de calcular las reservas de capital en el triple o el cuádruple de la renta nacional. Relaciones de 3 a 1 y de 4 a 1, en efecto, han sido establecidas por Gallman y Goldsmith[124] para los Estados Unidos del siglo XIX; para diversos países de hoy, en vías de desarrollo, las cifras van de 5 por 1 a 3 por 1. Según Simon Kuznets[125], la relación variaría entre 1 a 3 y 1 a 7 para las economías antiguas. En verdad, es difícil utilizar a este fin las estimaciones de Gregory King. Para él, el patrimonio inglés, hacia 1688, se elevaría a 650 millones de libras esterlinas, de las cuales a la tierra corresponden 234 millones, a la mano de obra 330, y el resto, o sea 86 millones, se divide en ganado (25), metales preciosos (28) y varios (33). Si se sustrae del total el trabajo, se obtiene la cifra de 320 millones, para un producto nacional de 43,4. Es decir, una proporción de 7 a 1, aproximadamente.

Alice Hanson Jones[126] se ha servido de estos coeficientes probables para estimar la renta por habitante de algunas «colonias» de América en 1774, después de una investigación que le ha permitido calcular el patrimonio. Obtiene una renta *per capita* entre 200 dólares (relación de 1 a 5) y 335 dólares (relación de 1 a 3), y concluye que Estados Unidos, en vísperas de su independencia, gozaba de un nivel de vida superior al de los países de Europa. La conclusión, si es correcta, no carece de consecuencias.

Deuda nacional y PNB

En el ámbito de las finanzas públicas, donde las cifras abundan, se pueden discernir correlaciones: proporcionan los primeros marcos de referencia para toda reconstrucción posible de las contabilidades nacionales.

Así, hay una relación entre la deuda pública (de la que se sabe la importancia que tendrá en el siglo XVIII en Inglaterra) y el PNB[127] La deuda podría alcanzar, sin que haya peligro en la moratoria, el doble de la renta nacional. En este caso, la buena salud de las finanzas inglesas estaría probada, pues aun en las coyunturas más críticas, en 1783 o en 1801, por ejemplo, la deuda nacional nunca llegó al doble del PNB. Nunca se superó el límite.

Supongamos que esta regla sea una regla de oro; entonces, Francia no estuvo en una situación peligrosa cuando, el 13 de febrero de 1561, en medio de la alarma general, el canciller Michel de l'Hôpital reconoce una deuda de 43 millones de libras[128], o sea el cuádruple del presupuesto del Estado, mientras que el PNB, según proporciones probables, era al menos de 200 millones de libras. Tampoco había ningún peligro para la Austria de María Teresa; la renta del Estado, después de la Guerra de Sucesión de Austria (1748), se eleva a 40 millones de florines y su deuda es importante, de 280 millones, pero el PNB debía de ser entonces del orden de los 500 a 600 millones. Aunque hubiese sido de 200 millones solamente, el peso de la deuda, *en principio,* habría sido soportable. La Guerra de los Siete Años, es verdad, abrirá un nuevo abismo de gastos que decidirá a María Teresa a renunciar a toda política belicosa. E incluso llegará a mejorar sus finanzas, reduciendo la tasa de interés de su deuda al 4%[129]

De hecho, las dificultades que entraña la deuda pública dependen también, y en gran medida, de la administración financiera y de la confianza mayor o menor del público. En Francia, la deuda del Estado no supera, en 1789, las posibilidades de la nación (3.000 millones de deuda, 2.000 millones, aproximadamente, de PNB); todo está, o debería estar, en orden. Pero Francia tiene una política financiera que no es coherente ni eficaz. Está lejos de la habilidad inglesa en este terreno. Se encuentra ante una crisis financiera acompañada de una crisis política, no ante una crisis de pobreza, pura y simple, del Estado.



El pago de los cánones, *por Brueghel el Joven (1564-1636). Gante, Museo de Bellas Artes. (Clisé Giraudon.)*

Otras relaciones

Nos referimos a las que unen la masa monetaria, el patrimonio, la renta nacional y el presupuesto de un Estado.

Gregory King[130] estima en 28 millones de libras esterlinas la masa de los metales preciosos en circulación en su país, para un patrimonio de 320 millones, o sea el 11,42%. Si se acepta una proporción *aproximada* de 1 a 10, puesto que la Francia de Luis XVI tenía unas reservas monetarias estimadas en mil millones o 1.200 millones de libras tornesas (cifra demasiado baja, en mi opinión), su patrimonio sería al menos del orden de los 10 a los 12 mil millones. También se podrían comparar las reservas monetarias de Inglaterra en 1688 con su PNB (y no solamente con su patrimonio), pero las comparaciones con la circulación monetaria no pueden llevarnos muy lejos. Esta, en efecto, sólo es estimada o sondeada por los contemporáneos de cuando en cuando: a veces, tenemos una sola cifra para un siglo, y no siempre.

Por el contrario, de ordinario el presupuesto es conocido de año en año; con él, volvemos a hallar el desfile reconfortante de los documentos *seriales*. De allí el programa elegido en 1976 para la Semana de Prato: *Finanzas públicas y producto nacional bruto*. Este coloquio, si bien no ha solucionado nada, ha despejado el terreno. El co-

ciente PNB/presupuesto, *en las economías preindustriales*, habría estado comprendido, por lo general, entre 10 y 20, siendo 20 el coeficiente más bajo, el 5% del producto nacional (tanto mejor para el contribuyente), y 10 el coeficiente más alto (10%), lo cual provoca mayores gemidos que los habituales. Vauban, que tenía una concepción moderna del impuesto (el *Projet de Dixme Royale* propone abolir todos los impuestos existentes, directos e indirectos, y las aduanas provinciales, para sustituirlos por un impuesto «sobre todo lo que lleve renta, [al cual] nada escapará», y cada uno pagará «en proporción a su renta»[131]), estimaba que nunca debía llegarse a la tasa del 10%. Lo probaba estimando las rentas de los franceses, sector por sector, y calculando lo que produciría un impuesto que él proponía modular según los medios de las diversas capas sociales. Calculaba que el 10% de la renta global superaba el mayor presupuesto *de guerra* que tuvo Francia hasta entonces, es decir, los 160 millones.

Pero las cosas cambian en el siglo XVIII. La incidencia del impuesto, calculada para Francia e Inglaterra a partir de 1715, fue presentada en el artículo, muy sugerente, de P Mathias y P. O'Brien[132] Las cifras que dan, desgraciadamente, no son comparables en todo con las de Vauban, pues no conciernen más que al producto físico (agrícola e «industrial»), mientras que las de Vauban incluyen las rentas inmobiliarias y urbanas, las de los molinos, todos los servicios privados o públicos (domésticos, administración real, profesiones liberales, transportes, comercio, etcétera). No por ello es menos interesante calcular el peso fiscal con respecto al producto físico, en Inglaterra y Francia. En Francia, de 1715 a 1800, el porcentaje está casi constantemente por encima del 10% (11% en 1715, 17% en 1735, pero 9 y 10% en 1770 y 1775, 10% en 1803). En Inglaterra, la carga del impuesto es excepcionalmente elevada: 17% en 1715, 18% en 1750, 24% en 1800, en el momento de las Guerras Napoleónicas. Caerá el 10% en 1850.

Es evidente que el grado de presión fiscal es siempre un indicador significativo porque varía según los países y también según las épocas, aunque sólo sea en función de la guerra. Se nos ofrece un método: partir, para desembrollar el problema y a título de hipótesis, del margen ordinario, entre el 10 y el 5%; si el volumen de los ingresos de la Señoría de San Marcos es, en 1588, de 1.131.542 ducados[133], el producto nacional veneciano debería estar entre 11 y 22 millones. Si hacia 1779 la renta del zar (cuando la economía rusa es todavía anticuada) está entre 25 y 30 millones de rublos[134], el producto nacional debería situarse entre 125 y 300 millones.

La «gama» es enorme. Pero una vez establecida, las comprobaciones permiten apreciar la presión fiscal más o menos fuerte. Tanto en el caso de Venecia, a fines del siglo XVI, como en el de otras economías urbanas, la presión fiscal supera, en efecto, las proezas habituales de los Estados territoriales. Estos se hallan por entonces, en principio, cerca del bajo nivel del 5%; ahora bien, Venecia parece atravesar el techo del 10%. En efecto, los cálculos de su PNB que he tratado de hacer por vías diferentes, a partir de los salarios de los artesanos del *Arte della Lana* y de los peones del Arsenal[135], llevan a una cifra muy inferior a los 11 millones de ducados, entre 7 y 7,7 millones, o sea una presión fiscal enorme para la época, entre el 14 y el 16%.

Sería importante verificar, aparte del caso de Venecia, si las economías urbanas se sitúan en el máximo de la tensión fiscal, realidad que Lucien Febvre había presentido, sin pruebas explícitas, con respecto a la ciudad de Metz, el año mismo de su unión con Francia (1552)[136]. ¿Las ciudades-Estado habrían alcanzado en el siglo XVI el límite fiscal peligroso, más allá del cual una economía de Antiguo Régimen corre el riesgo de autodestruirse? ¿Habría allí una explicación suplementaria del deterioro de las economías de dirección urbana, incluida la de Amsterdam en el siglo XVIII?

Las economías de hoy se muestran capaces de soportar un aumento fantástico de la sangría del Estado. Y es verdad que en 1974 la sangría fiscal representaba el 38% del PNB en Francia y Alemania Federal, el 36% en Gran Bretaña, el 33% en Estados Uni-

dos (en 1975), el 32% en Italia y el 22% en Japón[137]. Este aumento de la deducción fiscal es relativamente reciente, pero se acelera de año en año, como consecuencia, al mismo tiempo, del papel del Estado-Providencia y del recurso a una fiscalidad reforzada como medida antiinflacionista, adecuada para reducir el consumo. Y puesto que no por ello la inflación disminuye su ritmo, economistas disidentes[138] llegan a atribuir al exceso de la tensión fiscal una gran responsabilidad en la crisis y la inflación actuales. Se perfila ahora la idea de que se ha franqueado un límite de sobrecarga fiscal que pone en peligro a las economías sobredesarrolladas. Aunque el límite actual se encuentre en un nivel muy diferente, ¿el problema no sería el mismo que el que percibimos, siglos atrás, en las economías más avanzadas de Occidente?

Admitir una correlación entre presupuesto y producto nacional es dar al presupuesto valor de indicador. Es percatarse de que es demasiado expeditivo decir, como la mayor parte de los contemporáneos e incluso tantos historiadores, que al Estado, sedicentemente todopoderoso, le basta, si quiere llenar su tesoro, dar un giro de tuerca suplementario o manipular los impuestos indirectos, este gran recurso de todos los regímenes, especialmente los autoritarios. Se repite que, impulsados por las necesidades de la guerra «abierta» que se inicia en 1635, Richelieu aumentó desmesuradamente las recaudaciones fiscales: ¿no se dobló o se triplicó el impuesto en Francia, de 1635 a 1642? De hecho, el impuesto no puede aumentar verdaderamente y originar un ascenso duradero del presupuesto si el producto nacional no se incrementa al mismo tiempo. Quizás es lo que ocurrió en esa primera mitad del siglo XVII y sería menester, entonces, siguiendo a René Baehrel, revisar los juicios habituales sobre el tono económico del siglo de Richelieu.

Del consumo al PNB

Para determinar el PNB, es lícito comenzar por la producción o por el consumo. Joan Robinson definió la renta nacional como «la suma de los gastos efectuados en un año por todas las familias que componen una nación (más los gastos de inversión neta y el excedente o el déficit de las exportaciones)»[139] En estas condiciones, si conozco el consumo medio de los «agentes» de una economía determinada, puedo calcular su consumo global y, añadiendo al resultado la masa economizada sobre la producción —en general, el ahorro— y el saldo positivo o negativo de la balanza comercial, obtendré un valor aproximado del PNB.

Uno de los primeros que trató de hacer esto fue Eli Heckscher, en su historia económica de Suecia (1954)[140]. Por este mismo camino, Frank Spooner ha establecido, en el gráfico que reproducimos aquí (p. 267), la curva del PNB de Francia entre 1500 y 1750, y Andrezcj Wyczanski estudió la renta nacional de Polonia en el siglo XVI[141]. «Aunque sean inexactas —escribe este último—, las cifras [de una contabilidad nacional retrospectiva] son siempre más concretas y están más cercanas a la realidad histórica que las vagas descripciones verbales» con que se han contentado hasta ahora los historiadores. «Nuestra hipótesis —explica también— es muy sencilla; toda la población de un país debe comer, y el coste de los alimentos corresponde, pues, a la mayor parte de la renta nacional; más precisamente, a la producción agrícola más los gastos de transformación, de transporte, etcétera. La otra parte de la renta nacional está constituida por el valor del trabajo de la capa de la población que no produce lo que consume.» Hay, pues, tres elementos esenciales: C^1, el consumo alimentario de la población agrícola; C^2, el consumo de la población no agrícola; T, el trabajo de esta población no

agrícola. Si se ignora la balanza comercial, $PNB = C^1 + C^2 + T$, con la ventaja, para un cálculo muy simplificado, que T, en general, es igual a C^2: en efecto, la población asalariada (sobre todo urbana) no gana más que lo que le hace falta para subsistir y reproducirse.

Finalmente, A. Wyczanski llega a distinguir dos rentas nacionales, la de las ciudades y la de los campos. No nos planteemos demasiadas preguntas acerca de una distinción precisa entre espacios urbanos y espacios rurales; incluso supongamos resuelto el problema. De estas dos rentas, la de las ciudades es la más apta para progresar y, si progresa, el conjunto la sigue. Por ende, la simple observación de la evolución demográfica de las ciudades nos aclara la progresión misma del PNB. Por ejemplo, si, siguiendo a Georges Dupeux[142], dispongo de una serie casi continua sobre el crecimiento de la población urbana en Francia de 1811 a 1911 —progresión que se ha hecho al ritmo medio de 1,2% por año—, esta curva indica que el PNB de Francia ha debido aumentar a un ritmo análogo.

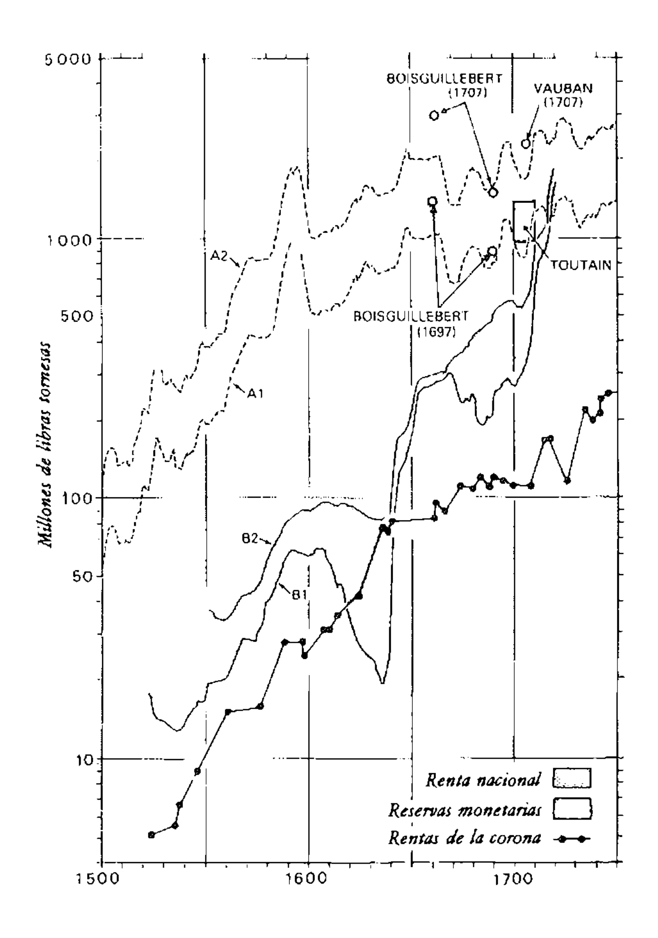
Eso no tiene nada de asombroso: las ciudades (todos los historiadores están de acuerdo en ello) son los instrumentos esenciales de la acumulación, los motores del crecimiento, las responsables de toda división progresiva del trabajo. Siendo superestructuras del conjunto europeo, son quizás, como todas las estructuras, sistemas en parte parasitarios[143] y sin embargo indispensables para el proceso general del crecimiento. Son ellas las que determinan, a partir del siglo XV, el enorme movimiento de la *protoindustria,* esa traslación, esa vuelta de los oficios urbanos a los campos, es decir, la utilización, e incluso la requisición, de la mano de obra semiociosa de ciertas regiones rurales. El capitalismo mercantil, esquivando los obstáculos restrictivos de los oficios urbanos, constituyó, así, en las zonas rurales un nuevo campo industrial, pero bajo la dependencia de la ciudad. Pues todo viene de la ciudad y todo parte de ella. La Revolución Industrial en Inglaterra será obra de ciudades precursoras: Birmingham, Sheffield, Leeds, Manchester, Liverpool...

Los cálculos de Frank C. Spooner

En la edición inglesa de su libro clásico, publicado primero en francés, *L'Economie mondiale et les frappes monétaires en France, 1493-1680* (1956), Frank C. Spooner[144] presenta un cuadro inédito de interés excepcional para la historia de Francia, pues, gráficamente expresados, figuran allí el PNB, el presupuesto real y la masa monetaria en circulación. Sólo el presupuesto, sobre el cual abundan los informes oficiales con cifras, está representado por una curva lineal continua; el PNB y la masa monetaria están representados por dos curvas cada uno, una alta, la otra baja, que miden y, de golpe, visualizan nuestras incertidumbres.

El PNB ha dido calculado según el consumo medio, expresado por los precios del pan (como si el número de las calorías consumidas fuese suministrado por este único alimento). El precio del pan y la población varían, pero la curva del PNB no cesa de estar en alza, y éste es un rasgo esencial, característico.

Si este gráfico es, como creo, muy válido, surge una relación de 1 a 20 entre el presupuesto y el PNB, prueba de que no hay exceso fiscal, tensión insoportable, en este terreno. En cuanto a la masa monetaria, sube al mismo tiempo que el presupuesto hasta cerca de 1600; se estanca luego e incluso disminuye de 1600 a 1640, mientras el presupuesto sigue su movimiento ascendente. Pero después de 1640, la curva de las reservas monetarias se separa de las otras dos y se vuelve, al parecer, aberrante. Salta a la



31. FRANCIA, 1500-1750;
RENTA NACIONAL, RESERVAS MONETARIAS Y PRESUPUESTO

Gráfico tomado de F. C. Spooner, The International Economy and monetary movements in France, 1493-1725, *1972, p. 306. El comentario de este grafico se hallará en la página anterior.*

vertical, trepa con vivaz ritmo. Todo ocurre como si Francia, en el corazón de Europa, se hallase inundada de monedas y metales preciosos. ¿Hay que atribuir esto a la reiniciación, desde 1680, de la actividad de las minas de América (aunque el avance monetario en Francia comienza en 1640)? ¿También a la reanudación de nuestras actividades marítimas? Las aventuras de los barcos de Saint-Malo en la costa del Pacífico (pero mucho más tarde) probablemente tuvieron su importancia: ¿no se decía que habían arrojado a Francia más de cien millones de libras en metal blanco? En todo caso, Francia se convirtió por largo tiempo en un colector de metales preciosos, sin que esta masa actuase sobre el presupuesto ni sobre el PNB. Extraña situación, tanto más cuanto que, si bien Francia es constantemente abastecida por el excedente de su balanza comercial con España, también debe compensar un cierto número de sus déficits en otras direcciones, al menos el del comercio de Levante y, además, exportar su moneda a través de Europa, por intermedio de hombres como Samuel Bernard, Antoine Crozat y los

ginebrinos, a causa de las guerras de Luis XIV y de la obligación en que se encuentra el Rey de mantener tropas numerosas fuera de Francia. Sin embargo, acumula, atesora; una reflexión incidental de Boisguilbert, de 1697, nos deja pensativos: «...aunque Francia está más llena de dinero de lo que ha estado jamás»[145]. O la observación de los comerciantes de finales del reinado de Luis XIV sobre la insignificancia relativa de 800 millones de billetes (pronto depreciados) con respecto a la masa de plata que circula o se oculta con prudencia en el Reino. En todo caso, el aumento de las reservas monetarias no se explica por el Sistema de Law; yo diría, por el contrario, que aquél explica a éste, que lo hizo posible. El proceso, además, prosigue en el siglo XVIII y se afirma como una estructura curiosa de la economía francesa. La interrogación, finalmente, queda sin verdadera respuesta.

Continuidades evidentes

El punto de vista de las cantidades globales pone de relieve, a través de la historia de Europa, evidentes continuidades.

La primera es el ascenso regular, contra viento y marea, de todo PNB. Mirad la curva del PNB de Inglaterra en los siglos XVIII y XIX. Y si Frank Spooner tiene razón, el PNB de Francia está en alza desde la época de Luis XII y sin duda antes; su ascenso, evidente hasta 1750, prosigue más allá del reinado de Luis XV, hasta nuestros días. Las fluctuaciones, pues las hay, son de corta duración, olas apenas perceptibles sobre la marea en ascenso a largo plazo. En resumen, estas curvas se asemejan a las de la coyuntura que no son familiares, incluida la del *trend secular.* Aun las interrupciones violentas debidas a las dos últimas guerras mundiales no fueron, en general, más que interrupciones, por dramáticas que hayan sido. Las guerras de antaño eran aún más fáciles de compensar. Además, arruinada a menudo por su propia culpa, cualquier sociedad es admirable para reconstruirse: Francia, en el curso de su historia, no ha cesado de rehacerse y, desde este punto de vista, no es ciertamente una excepción.

Otra continuidad es el ascenso del Estado, medido por el aumento de la parte que toma de la renta nacional. Es un hecho que los presupuestos aumentan, que los Estados crecen: devoran todo. Comprobarlo a la luz de nuestras contabilidades nacionales es importante, aunque sea volver a afirmaciones tradicionales, a las declaraciones de principio tan a menudo expresadas por los historiadores de lengua y cultura alemanas. Werner Näf[146] escribía sin vacilar: «*Vom Staat soll an erster Stelle die Rede sein*» («el discurso debe referirse con prioridad al Estado»); «gigantesca empresa —escribía Werner Sombart[147]— cuyos dirigentes tienen como objetivo principal adquirir, es decir, procurarse la mayor cantidad posible de oro y plata». Se debe, pues, hacer justicia al Estado: la economía global nos obliga a reintegrarlo a su lugar, a su enorme lugar. «El Estado —como dice Jean Bouvier— no es nunca ligero»[148].

En todo caso, no lo es a partir de la segunda mitad del siglo XV y la vuelta al buen tiempo de la economía. El ascenso del Estado considerado en la larga duración, ¿no es, en cierta manera, la historia entera de Europa? Desaparece con la caída de Roma en el siglo V, se reconstituye con la revolución industrial de los siglos XI al XIII y se desorganiza de nuevo después de la catástrofe de la Peste Negra y la fabulosa regresión de mediados del siglo XIV. Confieso que estoy fascinado, horrorizado, por esta desintegración, esta caída en las tinieblas, el mayor drama que haya registrado la historia de Europa. No faltan, ciertamente, catástrofes más trágicas en el pasado del vasto mundo:

las invasiones mongoles en Asia, la desaparición de la mayor parte de la población amerindia después de la llegada de los blancos. Pero en ninguna parte un desastre de tal amplitud ha determinado semejante recuperación, la progresión ininterrumpida a partir de mediados del siglo XV, al cabo de la cual surgen, finalmente, la Revolución Industrial y la economía del Estado moderno.

FRANCIA VICTIMA DE SU GIGANTISMO

Sin discusión posible, Francia ha sido, políticamente hablando, la primera nación moderna que apareció en Europa y culminó con el empujón gigantesco de la Revolución de 1789[149] Sin embargo, en su infraestructura económica, está lejos de ser, en esta fecha tardía, un mercado nacional perfecto. Ciertamente, ha podido decirse que Luis XI era ya un mercantilista, un «colbertista»[150] antes de Colbert, un príncipe preocupado por el conjunto económico de su reino. Pero, ¿qué podía su voluntad política contra la diversidad y el arcaísmo de la Francia económica de su tiempo? Un arcaísmo que duraría.

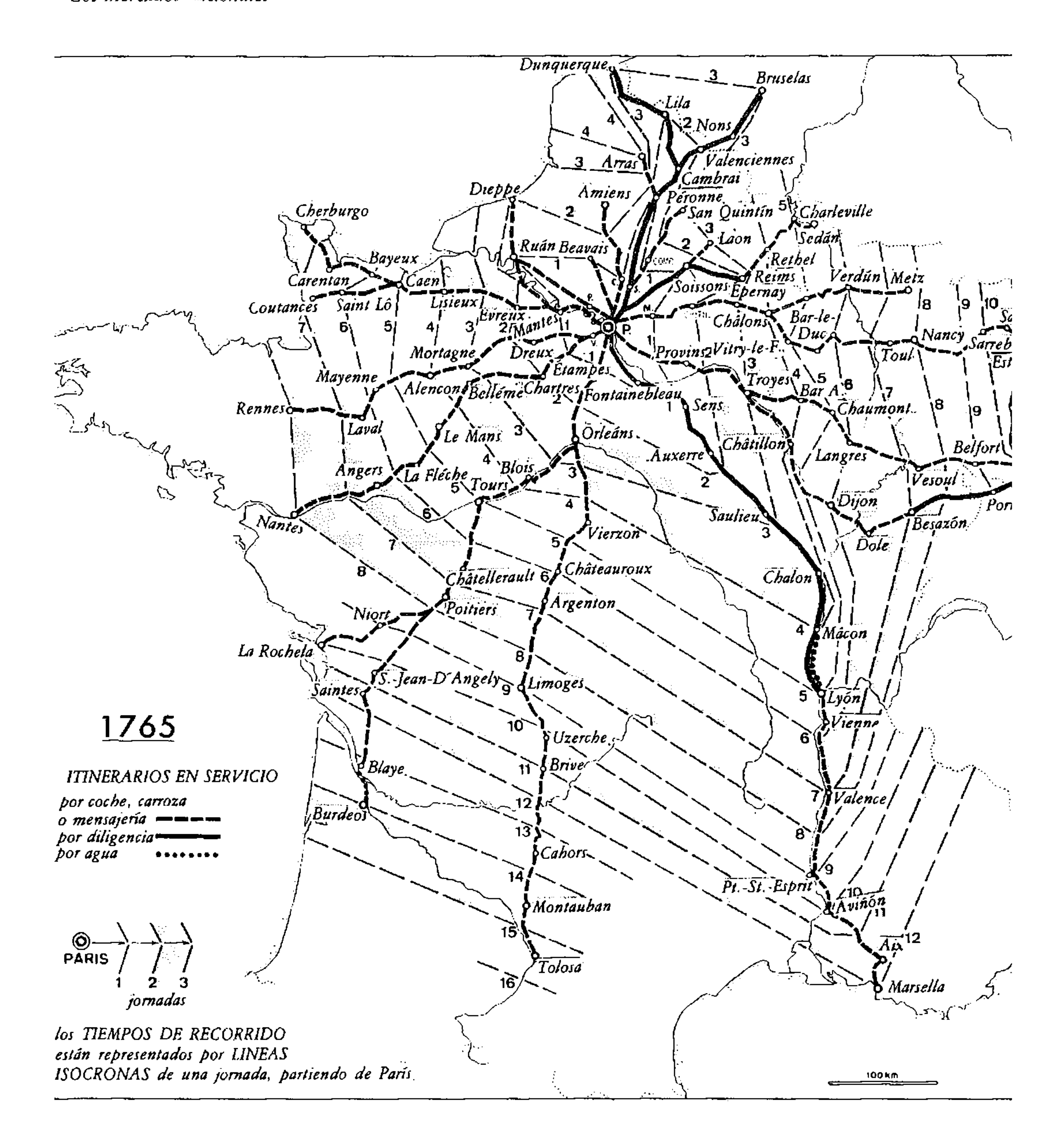
Fragmentada, regionalizada, la economía francesa constituye una suma de vidas particulares que tienden a retraerse. Las grandes corrientes que la atraviesan (casi se podría decir que la sobrevuelan) no actúan más que en beneficio de ciudades y regiones particulares que les sirven de posta, de puntos de partida o de llegada. Al igual que otras «naciones» de Europa, la Francia de Luis XIV y Luis XV es todavía esencialmente agrícola; la industria, el comercio y las finanzas no pueden transformarla de un día para otro. El progreso sólo aparece por manchas y es apenas visible antes del avance de la segunda mitad del siglo XVIII. «A la Francia, muy minoritaria, de los vastos horizontes [es decir, abierta al mundo] —escribe Labrousse—, se opone la Francia, mayoritaria en gran medida, de la vida replegada, que engloba a la totalidad de los campos, a una buena parte de los burgos e incluso de las ciudades»[151].

El surgimiento de un mercado nacional es un movimiento contra la inercia omnipresente, un movimiento generador, a la larga, de intercambios y vínculos. Pero en el caso francés, ¿no es la fuente principal de inercia la inmensidad misma del territorio? Las Provincias Unidas e Inglaterra, de mediocre extensión aquéllas, de modesta extensión ésta, son más nerviosas, más fáciles de unificar. La distancia no actúa tanto contra ellas.

Diversidad y unidad

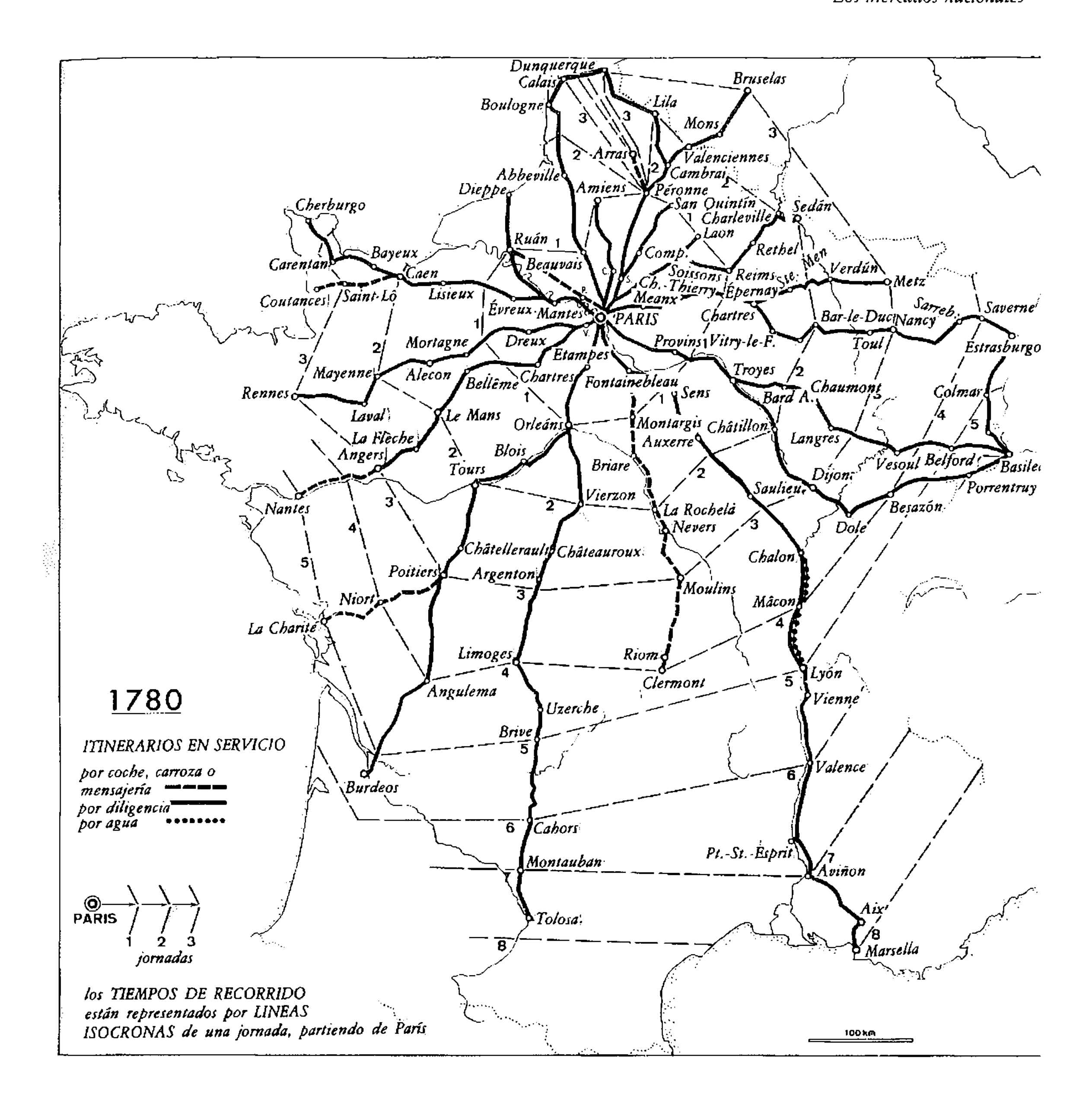
Francia es un mosaico de pequeños países de colores diversos, cada uno de los cuales vive de sí mismo, en un espacio estrecho. Poco afectados por la vida exterior, tienen económicamente un mismo lenguaje: entonces, lo que vale para uno vale, *mutatis mutandi*, para otro, vecino o lejano. Conocer uno es imaginarlos a todos.

En Bonneville, capital del Faucigny, en una Saboya que no es todavía francesa, el libro de gastos de la casita prudente y tacaña de los lazaristas[152] del lugar lo cuenta a su manera. En el siglo XVIII, en este rincón perdido, se vive de sí mismo, de algunas compras en el mercado local, pero sobre todo del vino y el trigo que entregan los cam-



32. INMENSIDAD DE FRANCIA: LAS DIFICULTADES DE UN MERCADO NACIONAL

Estos dos mapas de G. Arbellot (en: Annales E.S.C., *1973, p. 790, fuera de texto) muestran «la gran mutación de las carreteras» que, gracias a las nuevas rutas acondicionadas para «carruajes al galope», al empleo generalizado de las «turgotines» y a la multiplicación de los relevos de posta, acortó, a veces a la mitad, las distancias a través de Francia, entre 1765 y 1780. En 1765, se necesitaban al menos tres semanas para ir de Lila a los Pirineos o de Estrasburgo a Bretaña. Todavía en 1780,*

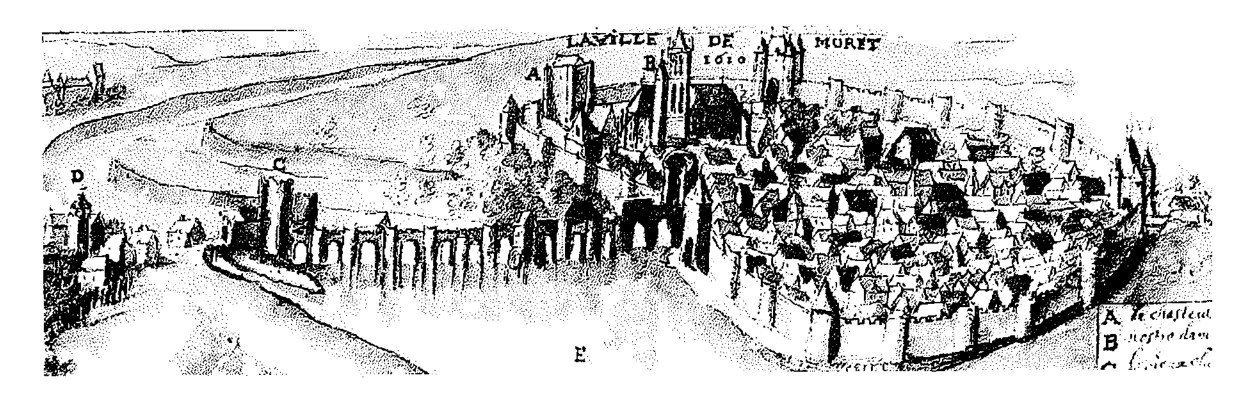


Francia se presenta como un espacio compacto que se atraviesa lentamente. Pero el progreso de las carreteras tiende a extenderse por el conjunto del reino. En el primer mapa, en efecto, se distinguen algunos ejes privilegiados: París-Ruán o París-Péronne (1 jornada, es decir, lo mismo que París-Melum); París-Lyon (5 jornadas, o sea, lo mismo que París-Charleville, o Caen o Vitry-le-François). En el segundo mapa, distancia y duración de recorrido coinciden en general (de ahí los círculos casi concéntricos alrededor de París). Las duraciones de los trayectos siguen siendo las mismas en las antiguas rutas privilegiadas, hacia Lyon y Rúan. El hecho decisivo para esta mutación fue la creación por Turgot de la Régie des diligences et messageries (Administración de Diligencias y Mensajerías), en 1775.

pesinos arrendatarios. El trigo enviado al panadero paga de antemano el pan de cada día. En cambio, la carne se compra con dinero contante y sonante al carnicero. Hay artesanos y peones aldeanos, a los que se paga por jornada de trabajo, para el transporte de tablones, de leña o de una carga de estiércol; una campesina acude a matar al cochino que crían los buenos padres; el zapatero entrega sus zapatos o los de su único servidor; el caballo del convento está herrado en Cluses por un herrero conocido; el albañil, el carpintero de obra y el carpintero común están prontos a acudir a trabajar al lugar a jornal. Así, todo ocurre a poca distancia, el horizonte termina en Tanninges, en Sallanches, en la Roche-sur-Foron. Sin embargo, puesto que no hay autarquía perfecta, el círculo de los lazaristas de Bonneville se abre en uno o dos puntos de su estrecha circunferencia. De cuando en cuando, un mensajero particular (a menos que sea el de las postas ducales) se encarga de hacer en Annecy o, más frecuentemente, en Ginebra compras fuera de lo común: medicamentos, especias, azúcar, etcétera. Pero el azúcar, a fines del siglo XVIII, se hallará (pequeña revolución) en una especiería de Bonneville.

En resumen, un lenguaje simple que se podría escuchar en muchas otras regiones, a condición de abordarlas de cerca. Así, el Auxois, rico en tierras y pastos, con vocación para vivir de sí mismo, al igual que Semur, su ciudad central, «no tiene mucho tránsito» y se halla «alejado de los ríos navegables»[153]. Sin embargo, mantiene algunos vínculos con los países vecinos de Auxerre y Avallon[154]. Algunas regiones de la Bretaña interior o del Macizo Central casi se bastan a sí mismas. Lo mismo el Barrois, aunque mantenga relaciones con Champaña y Lorena e incluso exporte su vino por el Mosa hasta los Países Bajos.

Si nos detenemos en una región o una ciudad situada en los ejes de circulación, el espectáculo cambia. Allí los tráficos se desbordan en todas las direcciones. Es el caso de Verdun-sur-le-Doubs, pequeña ciudad de Borgoña, al borde del Doubs y muy cerca del Saona, dos vías de agua que se unen en el sur. «El comercio es grande allí —dice un informe de 1698— a causa de su ventajosa situación. [...] Se lleva a cabo un gran comercio de cereales, vinos y heno. Todos los años, el 28 de octubre, se monta una feria libre, que comienza 8 días antes de la fiesta de San Simón y San Judas y dura 8 días después; antaño se vendía allí una gran cantidad de caballos»[155]. La zona de disper-



La villa de Moret, sobre el Loing (a 75 km de París), en 1610. (B.N.)

sión alrededor de Verdun es la Alsacia, el Franco-Condado, el Lyonesado y «el país de abajo». En el cruce de varias corrientes de comercio, la pequeña ciudad se halla abierta *a priori,* destinada al intercambio. Se siente allí la tentación de iniciar empresas; se pueden elegir varias vías.

Igual actividad en el Mâconnais, cuyos habitantes, sin embargo, carecen de espíritu de iniciativa. Pero sus vinos se exportan a todas partes con toda facilidad. Ciertamente, el resto es secundario: trigo, cría de ganado bovino o curtidurías. Bastaría la exportación del vino y la fabricación de toneles que requiere. «Aunque casi toda la madera se lleve de Borgoña por la corriente del Saona, hay cantidad de toneleros ocupados durante todo el año en este trabajo muy necesario, porque en el Mâconnais, donde se vende el tonel con el vino, hacen falta muchos todos los años.» Su precio incluso ha aumentado desde que los provenzales «han adquirido [...] gran cantidad, de los que se sirven para conservar sus grandes toneles, que son más pesados y de una madera más gruesa, y para hacer más fácil y más barato el transporte de los vinos que envían a París»[156].

Así, Francia está atravesada por intercambios de distancia corta, media y larga. Ciudades como Dijon o Rennes son, en el siglo XVII, como dice Henri Sée[157], «mercados casi exclusivamente locales». La palabra «casi» basta para indicar que también pasan por allí tráficos de larga distancia, por modestos que parezcan. Y esos tráficos aumentarán.

Los vínculos a larga distancia, más fáciles de discernir por el historiador que los innumerables intercambios locales, se refieren en primer lugar a mercancías indispensables que, de algún modo, organizan por sí mismas los viajes: la sal y el trigo, éste sobre todo con compensaciones necesarias, a veces espectaculares, de una provincia a otra. En valor y en cantidad de toneladas, el trigo representa «el más importante de los tráficos del Reino». A mediados del siglo XVI, sólo el abastecimiento de la ciudad de Lyon vale una vez y media más que la totalidad de los tercipelos de Génova destinados a todo el mercado francés; ahora bien, se trata, con mucho, de la tela «más difundida entre las sederías»[158]. ¿Y qué decir del vino, viajero con alas en su ascenso obstinado hacia los países del Norte? ¿De los tejidos de todas clases y materias que forman, a través de toda Francia, como corrientes fluviales perennes, en la medida en que casi escapan al ritmo estacional? ¿Y, por último, de los productos exóticos, las especias, la pimienta y pronto el café, el azúcar y el tabaco, cuya inaudita moda enriqueció al Estado y a la Compañía de Indias? Al lado de los barcos fluviales, al lado de transportes omnipresentes, vivifican los tráficos las postas que creó la monarquía para enviar sus órdenes y sus agentes. Los hombres se desplazan aún más fácilmente que las mercancías; los importantes recurren a la posta, los miserables efectúan a pie fantásticas giras por Francia.

Hasta tal punto que la heterogeneidad del territorio francés, «erizado de excepciones, de privilegios y de obligaciones»[159], retrocede sin cesar. En el siglo XVIII, incluso se asistirá, con el aumento de los intercambios, a una vigorosa apertura de las provincias[160]. La Francia de las provincias separadas de Boisguilbert se borra, y, como casi todas las regiones se ven afectadas por el crecimiento de los intercambios, unas y otras tienden a especializarse en ciertas actividades que les son beneficiosas, prueba de que el mercado nacional comienza a desempeñar su papel como fuente de la división de tareas.

Vínculos naturales y vínculos artificiales

Además, esta circulación, a la larga unificadora, se ve asegurada por una complicidad del territorio mismo, de su geografía. Salvo el Macizo Central, polo repulsivo, Francia dispone para su rutas, sus caminos y sus intercambios, de facilidades evidentes. Tiene sus costas y su cabotaje; éste es insuficiente, pero existe, y aunque se ocupen en gran medida de él los extranjeros, como lo hicieron durante largo tiempo los holandeses[161], no por ello queda menos colmada la laguna. Con respecto a las aguas de los ríos, las corrientes y los canales, Francia, sin estar provista de ellos en igual medida que Inglaterra y las Provincias Unidas, dispone con todo de grandes facilidades: el Ródano y el Saona discurren por el eje mismo del «istmo francés», forman un camino directo del Norte hacia el Sur. El mérito del Ródano, explica un viajero en 1681, consiste «en ser de gran comodidad para quienes desean ir a Italia por la ruta de Marsella. Fue la que yo tomé. Me embarqué en Lyon y el tercer día llegué a Aviñón. [...] Al día siguiente fui a Arles»[162]. ¿Quién podría hacerlo mejor?

Todos los ríos de Francia merecerían elogios. Cuando un curso de agua lo permite, las embarcaciones se adaptan a sus posibilidades, al menos para almadías o troncos a la deriva. Sin duda, hay por todas partes, en Francia como en otros lados, molinos con sus saetines, pero a fin de cuentas estos saetines se abren, si es necesario, y el barco es lanzado río abajo por la fuerza del agua liberada. Así ocurre en el Mosa, río poco profundo: entre Saint-Mihiel y el Verdun, tres molinos dejan pasar las embarcaciones por una módica retribución[163]. Este pequeño detalle indica, dicho sea de paso, que el Mosa a fines del siglo XVII sigue siendo una vía utilizada desde bastante alto, río arriba, y río abajo en dirección a los Países Bajos. Además, a su tráfico le deben Charleville y Mezières el haber sido durante bastante tiempo los depósitos del carbón de piedra, del cobre, los alumbres y el hierro llegados del Norte[164].

Pero todo eso no es nada comparable a la utilización intensa, por las flotillas de barcos, de los grandes ríos: el Ródano, el Saona, el Garona y el Dordoña, el Sena (más sus afluentes) y el Loira, el primero de los ríos de Francia, pese a sus frecuentes aguas crecidas, sus bancos de arena y los peajes que lo jalonan. Desempeña un papel esencial, gracias al ingenio de sus barqueros y a los convoyes de barcos que, para remontar la corriente, utilizan grandes velas cuadradas o, si el viento es insuficiente, la sirga. Une el sur con el norte y el oeste con el este del Reino. El transporte por tierra de las embarcaciones, de Roanne a Lyon, lo unen al Ródano, y los dos canales de Orleáns y de Briare lo comunican con el Sena y París. A los ojos de los contemporáneos, el tráfico es enorme tanto a la ida como a la vuelta[165]. Sin embargo, Orleáns, que debería ser el centro de Francia, es una ciudad secundaria, a pesar de sus redistribuciones y sus industrias. La causa de esto, sin duda, es la competencia próxima de París, a cuyo servicio el Sena y sus afluentes, el Ionne, el Marne y el Oise, aportan una cantidad considerable de ventajas fluviales y grandes comodidades para el abastecimiento.

Francia es también una vasta red de rutas terrestres que la monarquía desarrollará en el siglo XVIII de manera espectacular y que modifican a menudo los cimientos de la vida económica de las regiones que atraviesan, ya que la nueva ruta no sigue forzosamente el trazado de la antigua. No todas estas rutas, por cierto, tienen mucha animación. Arthur Young califica a la magnífica calzada que va de París a Orleáns de «desierto, en comparación con las rutas cercanas a Londres. En diez millas no encontramos carruaje ni diligencia alguna, sino sólo dos mensajerías y muy pocas sillas de posta: ni la décima parte de lo que habríamos encontrado si hubiésemos abandonado Londres a la misma hora»[166]. Es verdad que Londres tiene todas las funciones de París más las de

un centro de redistribución por todo el Reino, más la de un gran puerto de mar. Por otra parte, la cuenca de Londres, menos vasta que la de París, tiene una población más densa. Es la observación que más tarde hará con insistencia el barón Dupin, en sus obras clásicas sobre Inglaterra. Además, otros testigos son menos críticos que el docto Arthur Young. Un viajero español, Antonio Ponz, en 1783, cuatro años antes que nuestro inglés, quedó muy impresionado por la circulación en la ruta que une París con Orleáns y Burdeos. «Los carros que transportan las mercaderías son vehículos enormes: muy largos, proporcionalmente anchos y sobre todo sólidos, fabricados a precio de oro y tirados por seis, ocho, diez caballos o más, según su peso. Si las rutas no fuesen lo que son, no sé qué sería de tal tráfico, cualesquiera que fuesen la industria y la actividad de los hombres de este país.» Es verdad que, a diferencia de Arthur Young, sus referencias personales no se relacionan con Inglaterra, sino con España, lo que le permite, mejor que al inglés, comprender la amplitud de estas innovaciones en las rutas[167] «Francia —dice— tenía más necesidad de rutas que cualquier otro país, por sus aguas y sus zonas pantanosas», y sería menester decir también por sus montañas y, más aún, por su inmensidad.

Es un hecho, en todo caso, que se produjo entonces una expansión de los caminos cada vez más acusada en el espacio francés: a finales del Antiguo Régimen había 40.000 kilómetros de rutas terrestres, 8.000 de ríos navegables y 1.000 de canales[168]. Esta expansión multiplica las «capturas» y jerarquiza el territorio; tiende a diversificar las vías de transporte. Así, aunque el Sena sigue siendo el acceso privilegiado a París, los productos llegan a la capital tanto de Bretaña por el Loira como de Marsella por el Ródano, el Roanne, el Loira y el canal de Briare[169] De Orleáns, a la llamada de los empresarios y los proveedores, en diciembre de 1709, el trigo llega al Delfinado[170] Incluso la circulación del numerario, privilegiada en todo tiempo, es facilitada por la reorganización de los transportes. Es lo que señala un informe del Consejo de Estado en septiembre de 1783: varios banqueros y comerciantes de París y de las principales ciudades del Reino, «aprovechando la gran facilidad que procuran hoy al comercio las rutas construidas en toda Francia, así como la creación de mensajerías, servicios de diligencias y de transportes [...] hacen del transporte de dinero efectivo en oro y plata el objeto principal [de su] especulación para hacer elevar o bajar a su antojo el precio del cambio, la abundancia o la escasez en la capital y en las provincias»[171].

Considerando las enormes proporciones de Francia, es evidente que los progresos en los transportes fueron, por su unidad, decisivos, si no todavía suficientes. Es lo que dicen a su manera, para épocas más cercanas a nosotros, un historiador, Jean Bouvier, quien sostiene que el mercado nacional sólo existió en Francia después de la construcción de nuestras redes de vías férreas, y un economista, Pierre Uri, quien va más lejos aún, al asegurar tajantemente que la Francia actual no será una unidad económica hasta el día en que el teléfono tenga la perfección «americana». De acuerdo. Pero con las rutas que crearon en el siglo XVIII los admirables ingenieros de puentes y calzadas, hubo seguramente un progreso del mercado nacional francés.

La política ante todo

Pero, sobre todo en su origen, el mercado nacional no es solamente una realidad económica. Salió de un espacio político anterior. Y, entre estructuras *políticas* y estructuras *económicas*, la correspondencia sólo se establece poco a poco, en los siglos XVII y XVIII[172].

Nada más lógico. Hemos dicho veinte veces que el espacio económico desborda siempre muy ampliamente a los espacios políticos. De modo que las «naciones» y los mercados nacionales han sido construidos *en el interior* de un conjunto económico más amplio que ellos, más exactamente *contra* este conjunto. Una economía internacional de gran amplitud existía desde hacía mucho tiempo, y fue en este espacio que lo desborda donde el mercado nacional ha sido recortado por una política más o menos clarividente, o, en todo caso, obstinada. Mucho antes de la época mercantilista, el príncipe intervenía ya en el campo de la economía, trataba de coaccionar, de encausar, de prohibir, de facilitar, de llenar una laguna, de hallar una salida... Trataba de desarrollar regularidades que pudiesen servir a su existencia y a su ambición política, pero sólo tuvo éxito en su empresa cuando encontró finalmente las complacencias generales de la economía. ¿Ha ocurrido esto con la empresa Francia?

Indudablemente, el Estado Francés se formó, o al menos se esbozó, tempranamente. Si no precedió a los demás Estados territoriales, pronto los superó. Es necesario ver en este empuje la reacción constructiva de una zona central frente a la periferia a expensas de la cual trata de extenderse. En su primer destino, Francia tuvo que luchar en todas las direcciones a la vez, tanto en el sur, como en el este, y tanto en el norte como en el oeste. En el siglo XIII es ya la mayor empresa política del continente, «casi un Estado», como dice justamente Pierre Chaunu[173], que tiene a la vez las características antiguas y las nuevas del Estado: la aureola carismática, las instituciones judiciales, administrativas y, sobre todo, financieras, sin las cuales el espacio político sería totalmente inerte. Pero si en tiempos de Felipe Augusto y de San Luis el éxito político se convierte en éxito económico, es porque el impulso, el empuje, de la Europa más avanzada lanza sus aguas vivas en el escenario francés. Quizás los historiadores no han reconocido lo suficiente, repitámoslo, la importancia de las ferias de Champaña y de Brie. Supongamos que por el 1270, en pleno apogeo de estas ferias, cuando el Rey Santo muere ante Túnez, la vida económica de Europa se hubiese petrificado, de una vez por todas, en las formas que la enmarcaban; habría resultado de ello un espacio francés dominante que fácilmente habría organizado su propia coherencia y su expansión a expensas de otros.

Se sabe que no ocurrió así. La enorme regresión que se impone a comienzos del siglo XIV acarrea una sucesión de desmoronamientos. El equilibrio económico de Europa encuentra entonces otros cimientos. Y cuando el espacio económico francés, que fue el campo de batalla de la Guerra de los Cien Años, recobra su coherencia política y ya económica con los reinados de Carlos VII (1422-1461) y Luis XI (1461-1483), el mundo ha cambiado terriblemente a su alrededor.

Sin embargo, a comienzos del siglo XVI[174], Francia vuelve a ser, «el primero, y con mucho, de todos los Estados» de Europa: 300.000 km², de 80 a 100 toneladas de oro de recursos fiscales y quizás un PNB equivalente a 1.600 toneladas de oro. En Italia, donde todo se cotiza —la riqueza tanto como la potencia—, cuando un documento alude a «il Re», se trata del Rey Muy Cristiano, el rey por excelencia. Esta gran potencia llena de temor a los vecinos y los rivales, a todos aquellos a quienes el nuevo empuje económico de Europa pone por encima de sí mismos y los vuelve a la vez ambiciosos y temerosos. Es justamente por eso por lo que los Reyes Católicos, amos de España, han cercado de antemano a la amenazadora Francia por una serie de matrimonios principescos; y por eso también por lo que el éxito de Francisco I en Marignan (1515) vuelve contra él el peso del equilibrio europeo, ese equilibrio que es ya una máquina reconocible en el siglo XIII. Cuando estalla la guerra entre los Valois y los Habsburgo, en 1521, la máquina funciona contra el rey de Francia y a favor de Carlos V, al riesgo, que no tarda en aparecer, de contribuir a la supremacía de España, que la plata de América, poco antes o poco después, apuntalará por sí sola.

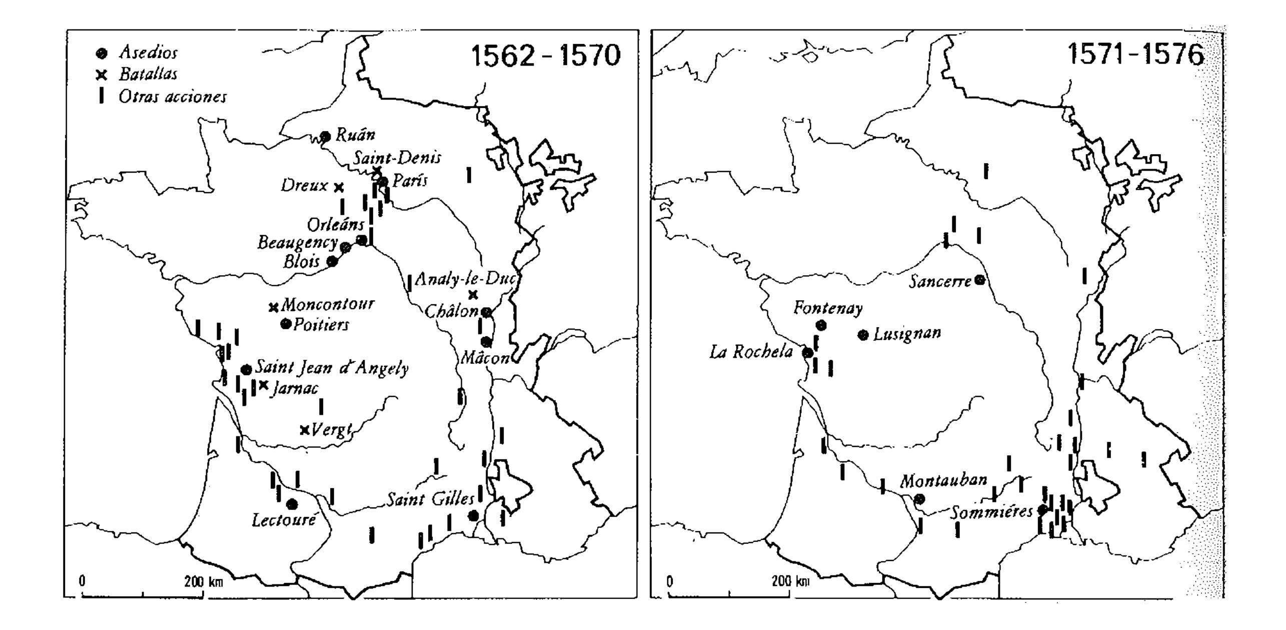
Pero, el fracaso político de Francia ¿no se explica también, y sobre todo, por el hecho de que ya no está ni puede estar en el centro de la economía-mundo europea? El centro de la riqueza está en Venecia, en Amberes, en Génova y en Amsterdam, y estos pivotes sucesivos están fuera del espacio francés. Hubo sólo un momento, bastante breve, en que Francia se acercó de nuevo al primer lugar, durante la Guerra de Sucesión de España, cuando la América española se abrió a los de Saint-Malo. Pero la ocasión, apenas entrevista, desapareció. En suma, la historia no ha favorecido mucho la formación del mercado nacional francés. El reparto del mundo se hizo sin él, e incluso a sus expensas.

¿Lo sintió Francia oscuramente? Sea como fuere, trató de instalarse en Italia, a partir de 1494. No tendrá éxito allí, y el círculo mágico de Italia pierde, entre 1494 y 1559, la dirección de la economía-mundo europea. El intento y el fracaso se repiten, un siglo más tarde, en la dirección de los Países Bajos. Pero, según toda probabilidad, si la Guerra de Holanda hubiese terminado, en 1672, con una victoria francesa, seguramente posible, entonces el centro de la economía-mundo se hubiera trasladado de Amsterdam a Londres, no a París. Y es en Londres donde se encuentra, sólidamente anclado, cuando los ejércitos franceses ocupan, en 1795, las Provincias Unidas.

La superabundancia del espacio

¿Fue una de las razones de este fracaso la extensión relativamente desmesurada de Francia? A fines del siglo XVII, es, para los observadores de William Petty, trece veces Holanda y tres o cuatro veces Inglaterra. Su población es cuatro o cinco veces la de ésta y diez veces la de aquélla. William Petty llega a afirmar que Francia tiene 80 veces más tierras arables buenas que Holanda, aunque finalmente, su «riqueza» es solamente el triple de la de las Provincias Unidas[175] Si hoy tomásemos la pequeña Francia como unidad de medida (550.000 km^2) y buscásemos un Estado trece veces mayor que ella (7.150.000 km^2), llegaríamos a las dimensiones de los Estados Unidos. Arthur Young puede burlarse de la circulación entre París y Orleáns, pero finalmente si, mediante su traslación, colocásemos sobre Londres la red de comunicaciones francesas del siglo XVIII centrada en París, estas rutas, en todas las direcciones, irían a perderse en el mar. En un espacio más vasto, toda circulación de volumen igual se diluye.

El abate Galiani dice de la Francia de 1770 «que ya no se parece a la de los tiempos de Colbert y Sully»[176]; considera que ha llegado a un límite de su expansión: con su veintena de millones de habitantes, no podría aumentar la masa de sus manufacturas sin superar las medidas que impone la economía del mundo entero; de igual modo, si tuviese una flota según la misma proporción que la de Holanda, esta flota, multiplicada por 3, por 10 o por 13 estaría fuera de las proporciones que aceptaría la economía internacional[177] Galiani, el hombre más lúcido de su siglo, puso el dedo en la llaga. Nuestro país es ante todo víctima de sí mismo, de su espesor, de su volumen, de su gigantismo. Es una extensión que, claro está, tiene sus ventajas: si Francia resiste regularmente a las invasiones extranjeras, es también gracias a su inmensidad; es imposible atravesarla y golpearla en el corazón. Pero sus propios vínculos, las órdenes de su gobierno, los movimientos y pulsos de su vida interior, y los progresos técnicos experimentan la misma dificultad para atravesarla. Ni siquiera las guerras de religión, en su desarrollo revolucionario tan contagioso, llegan a llenar su espacio de golpe. ¿No ha sostenido Alphonso Aulard, historiador de la Revolución que la misma Convención hallaba las mayores dificultades para hacer conocer «su voluntad en toda Francia»[178]?

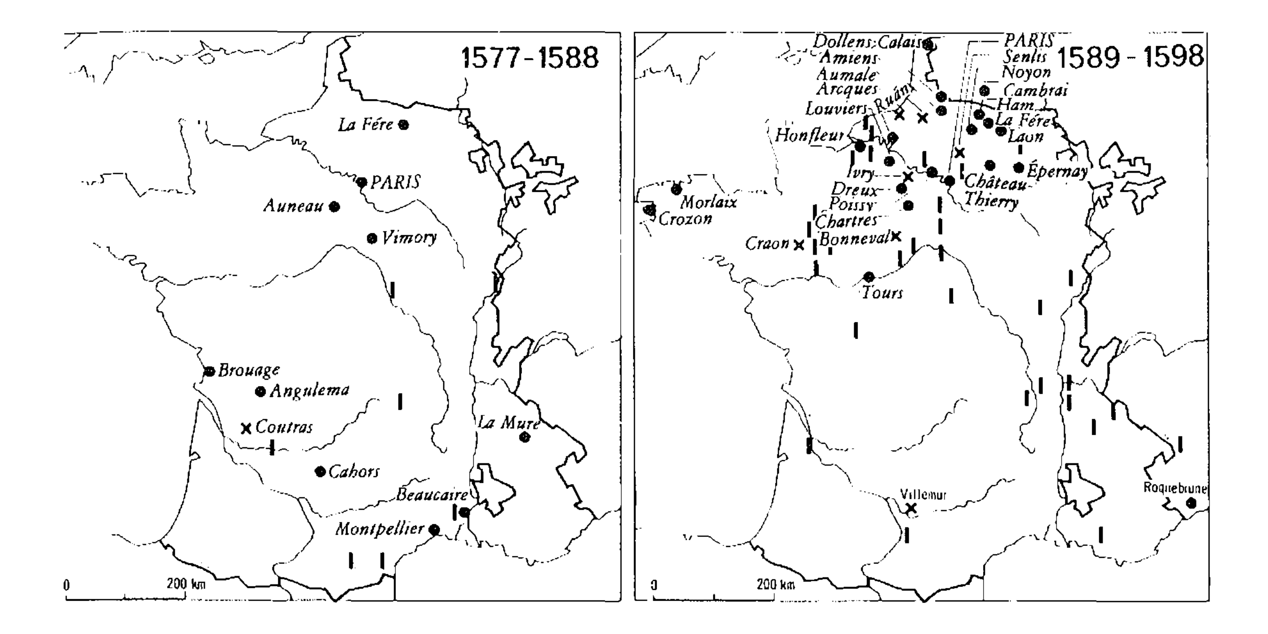


33. LAS GUERRAS DE RELIGION NO SE EXTIENDEN DE GOLPE AL VASTO REINO DE FRANCIA, NI SIQUIERA DESPUES DEL ADVENIMIENTO DE ENRIQUE IV

No hemos consignado como sucesos bélicos más que los enfrentamientos importantes, según el volumen de Henri Mariéjol

Además, algunos hombres de Estado franceses, y no de los menores, han abrigado la comprensión de que la extensión del Reino no implicaba necesariamente un aumento de su potencia. Este es al menos el sentido que yo daría a esa frase, tan curiosa en sí misma, de una carta del duque de Chevreuse a Fénelon: «Francia, a la que le conviene sobre todo conservar *límites suficientes* [179]...». Turbot habla en general, y no de Francia en particular, pero ¿cabe imaginarse a un inglés o un holandés escribiendo lo siguiente: «La máxima de que es necesario separar las provincias de los Estados, como las ramas de los árboles, para fortificarlos, estará todavía durante mucho tiempo en los libros antes de estar en los consejos de los príncipes»[180]? Sin duda, se puede soñar con una Francia que no se hubiese agrandado tan rápidamente, pues su extensión territorial, beneficiosa en más de un aspecto para el Estado monárquico, probablemente para la cultura francesa y para el porvenir lejano de nuestro país, ha obstaculizado mucho el desarrollo de su economía. Si las provincias se comunican mal entre ellas, es porque se alojan en un territorio donde la distancia es el aguafiestas por excelencia. Incluso para el trigo, el mercado global funciona bastante mal. Francia, productora gigante, víctima de su extensión, consume localmente su propia producción; los estancamientos, e incluso las carestías, son paradójica y efectivamente posibles todavía en el siglo XVIII.

Es una situación que se mantendrá hasta el momento en que los ferrocarriles lleguen a las zonas rurales apartadas. Todavía en 1843, el economista Adolphe Blanqui escribía que los municipios del distrito de Castellane (en los Alpes Bajos) «estaban más alejados de la influencia francesa que las Islas Marquesas. [...] Las comunicaciones no son grandes ni pequeñas; sencillamente, no existen»[181]



de la Historia de Francia *de Lavisse. De ello resulta una evidente simplificación. Está claro, no obstante, que estos sucesos no son todos concomitantes, que el espacio se resiste al contagio. Aun la fase final, en tiempos de Enrique IV, se limita principalmente al norte del país.*

París más Lyon, Lyon más París

Nada tiene de asombroso que un espacio tan vasto, difícil de unir eficazmente, no haya llegado de modo natural a un centrado perfecto. Dos ciudades se disputan la dirección de la economía francesa: París y Lyon. Esta ha sido, sin duda, una de las dificultades ignoradas del sistema francés.

Muy a menudo decepcionantes, las historias generales de París no sitúan lo suficiente la historia de la enorme ciudad en el marco del destino francés. No prestan bastante atención a la actividad y la autoridad económica de la ciudad. Desde este punto de vista, los historiadores de Lyon nos decepcionan también: explican demasiado regularmente a Lyon por Lyon. Sin duda, muestran bien la relación entre el advenimiento de Lyon y las ferias que hacen de ella, a fines del siglo XV, la cumbre económica del Reino. Pero:

1) el mérito se atribuye demasiado a Luis XI;

2) después de Richard Gascon, sería menester decir y repetir que las ferias de Lyon fueron una creación de los comerciantes italianos, que las pusieron al alcance de su mano, en el límite mismo del Reino; que ése es un signo de subordinación francesa frente a la economía internacional; digamos, exagerando, que Lyon en el siglo XVI es para los italianos lo que es Cantón para la explotación de China por los europeos en el siglo XVIII;

3) los historiadores de Lyon no son suficientemente sensibles al fenómeno de la bipolaridad Lyon-París, que es una estructura persistente del desarrollo francés.

En la medida en que Lyon fue una creación de los mercaderes italianos, mientras éstos impusieron su ley en Europa, todo va bien para Lyon. Pero después de 1557 la situación se deteriora. La crisis de 1575 y los «desastres» del decenio 1585-1595[182], los años del dinero caro y de depresión (1597-1598)[183] acentúan el reflujo. Es hacia Génova adonde se transfieren las funciones principales de la ciudad del Ródano. Ahora bien, Génova vive al margen de Francia, en el marco desmesurado del Imperio Español; extrae su fuerza de la fuerza misma y de la eficacia de este Imperio, en verdad, de la lejana actividad minera del Nuevo Mundo y, en la medida en que la fuerza y la eficacia duran, una apoyando a la otra, hasta 1620-1630, Génova domina, o poco más o menos, la vida financiera y bancaria de Europa.

Lyon se halla desde entonces en posición secundaria. El dinero no le falta, a veces incluso es muy abundante, pero ya no encuentra donde emplearse con la misma ventaja. J. Gentil da Silva[184] tiene razón: Lyon sigue abierta comercialmente a Europa, pero se vuelve cada vez más una plaza francesa, el lugar de confluencia de los capitales del Reino que buscan la garantía-oro de las ferias y el interés regular de los «depósitos», es decir, de los saldos de dinero de feria en feria. Pasó el tiempo de los bellos días en que se consideraba que Lyon establecía «la ley en el resto de las plazas de Europa», en que su actividad mercantil y financiera abarcaba «una especie de polígono que iba de Londres a Nuremberg, a Mesina y a Palermo, de Argel a Lisboa y de Lisboa a Nantes y a Ruán», sin olvidar la posta esencial de Medina del Campo[185]. En 1715, la pretensión lyonesa se contentará con expresarse, bastante modestamente, en la afirmación siguiente: «Nuestra plaza de ordinario establece la ley *en todas las provincias*»[186].

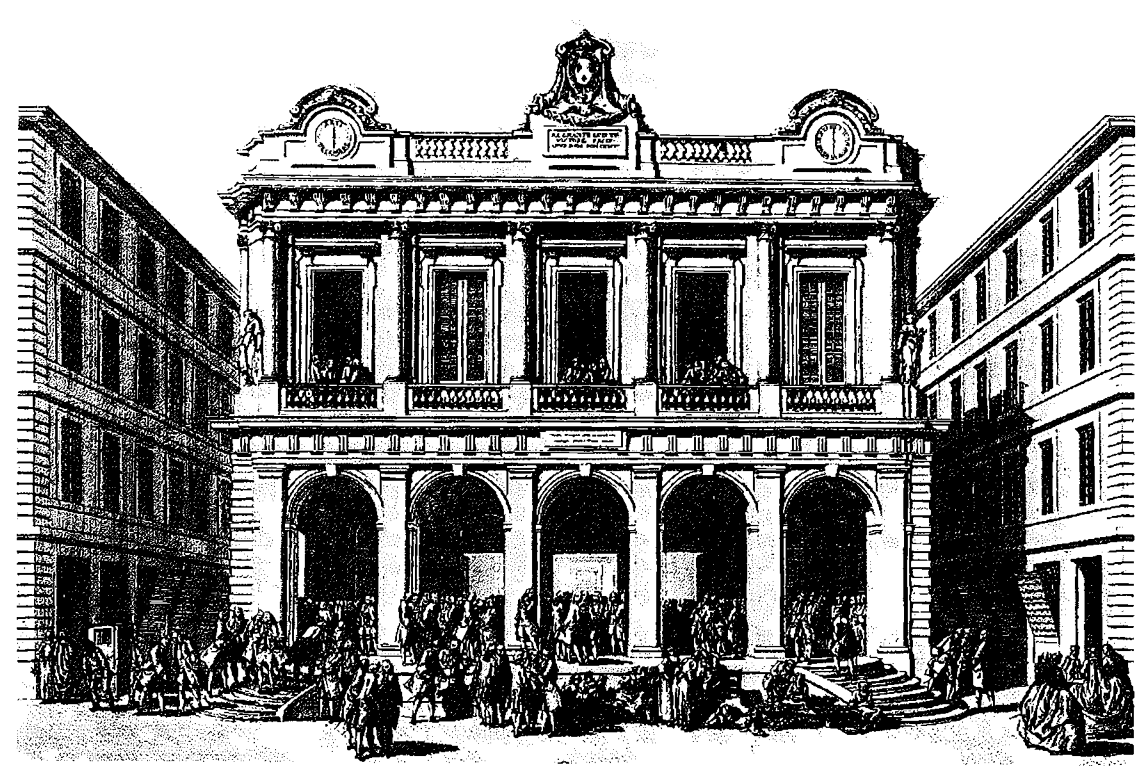
¿Ha instaurado esta regresión la prioridad de París? Suplantados por los de Luca durante el último tercio del siglo XVI, los florentinos de Lyon se volvieron cada vez más «hacia las finanzas públicas, estableciéndose firmemente en París, a la provechosa sombra del poder»[187]. Atento a este desplazamiento de las firmas italianas, particularmente la de los Capponi, Frank C. Spooner diagnosticó un deslizamiento hacia la capital francesa comparable, para él, a la importantísima transferencia de Amberes a Amsterdam[188]. Ciertamente, hubo transferencia, pero Denis Richet, que ha vuelto a tratar esta cuestión, sostiene con razón que la oportunidad ofrecida a París, si hubo tal oportunidad, no tuvo consecuencias serias. «La coyuntura que ocasionó la declinación de Lyon hizo madurar los gérmenes de crecimiento parisiense —escribe—, pero no dio origen a una inversión de funciones. Todavía en 1598, París no tiene la infraestructura necesaria para el gran comercio internacional: ni ferias comparables con las de Lyon o las de Plasencia, ni mercado de cambios sólidamente organizado ni capital de técnicas experimentadas»[189]. Lo cual no quiere decir que París, capital política, lugar de concentración del impuesto real y de una enorme acumulación de riquezas, mercado de consumo que despilfarra una parte notable de las rentas de la «nación», no cuente en la economía del Reino y en la redistribución de capitales. Por ejemplo, hay capitales parisinos en Marsella desde 1563[190]. Por ejemplo, los merceros parisienses de los *Six-Corps* se embarcaron pronto en el fructífero comercio lejano. Pero en conjunto, la riqueza parisina se invierte poco en la producción o aún sólo en las mercancías.

¿Perdió París en ese momento, y con ella Francia, la oportunidad de una cierta modernización? Es posible. Y es lícito acusar de ello a las clases propietarias parisinas, demasiado atraídas por el oficio y por la tierra, operaciones «socialmente enriquecedoras, individualmente lucrativas y económicamente parasitarias»[191]. Todavía en el siglo XVIII, Turgot[192], retomando el dicho de Vauban, dice que «París es un abismo donde se absorben todas las riquezas del Estado, donde las manufacturas y las bagatelas atraen el dinero de toda Francia por un comercio tan ruinoso para nuestras provincias como para

los extranjeros. El producto de los impuestos allí se disipa en gran parte». La balanza París-provincias se revela, en efecto, como un magnífico ejemplo de intercambio desigual. «Es verdad —decía Cantillon— que las provincias siempre deben sumas considerables a la capital»[193]. París, en estas condiciones, no deja de agrandarse, de embellecerse, de poblarse y de maravillar a los visitantes, todo en detrimento de otros.

Su poder y su prestigio provienen de que ella es, por añadidura, el corazón imperioso de la política francesa. Tener París es ya dominar Francia. Desde el comienzo de las Guerras de Religión, los protestantes ponen la mira en París, que se les escapará. En 1568, les arrancan Orleáns, en las puertas de la capital, y los católicos se regocijan: «Les hemos quitado Orleáns —decían— porque no queremos que vengan desde tan cerca a cortejar nuestra buena ciudad de París»[194]. Más tarde, París será tomada por los miembros de la Liga, luego por Enrique IV y luego por los de la Fronda, quienes no supieron qué hacer con esa ciudad, más que desorganizarla. Para gran indignación de ese negociante que vive en Reims, y por ende en la sombra proyectada por la capital: si se obstaculiza la vida normal de París, «los negocios [van a cesar] —escribe— en las otras ciudades, tanto de Francia como de los reinos extranjeros, hasta la misma Constantinopla»[195]. Para este burgués de provincia, París es el ombligo del mundo.

Lyon no puede prevalecer frente a tal prestigio, ni compararse con la grandeza fuera de serie de la capital. Sin embargo, aunque no es un «monstruo», es, a la escala del tiempo, una gran ciudad, de una extensión tanto más considerable, explica un viajero,



La nueva Bolsa de Lyon, construida en 1749. (B.N.)

«cuanto que ella contiene en su recinto campos de tiro, cementerios, viñas, campos, prados y otros terrenos». Y este mismo viajero, un hombre de Estrasburgo, añade: «Se asegura que Lyon hace más negocios en un día que París en una semana, porque aquí hay sobre todo grandes comerciantes. No obstante, París tiene más comercio al detalle»[196]. «No —dice un inglés razonable—, París no es la mayor ciudad comercial del Reino. Quien habla así confunde comerciantes con tenderos, *tradesmen* y *shopkeepers*. Lo que da la superioridad a Lyon son sus negociantes, sus ferias, su Plaza de Cambios y sus múltiples industrias»[197]

Un informe redactado en las oficinas de la intendencia da sobre Lyon, en 1698, un certificado de salud bastante tranquilizador[198]. En él se enumeran ampliamente las ventajas naturales que dan a la ciudad las rutas fluviales, que la abren a las provincias vecinas y al extranjero. Sus ferias, con más de dos siglos de antigüedad, siguen prosperando; como antaño, se realizan cuatro veces por año, y según las mismas reglas; las confrontaciones se hacen siempre una mañana, desde las 10 hasta mediodía, en la galería de la Plaza del Cambio y «hay pagos en los que se hacen dos millones de negocios y no se desembolsan más de cien mil escudos al contado»[199] El «depósito», motor del crédito por saldos de una feria a otra, funciona con facilidad, pues es alimentado «hasta [por] la bolsa de los burgueses que hacen valer su dinero en el lugar»[200]. La máquina sigue girando, aunque muchos italianos, y particularmente los florentinos que habían sido los «inventores de la plaza», hayan abandonado la ciudad. Los vacíos fueron llenados por mercaderes genoveses, piamonteses o salidos de los cantones suizos. Además, una poderosa industria (cuyo ascenso, se pensará, quizás compensó el déficit de las actividades mercantiles y financieras) se desarrolló en la ciudad y alrededor de ella. La seda ocupa en ella un lugar importantísimo, con admirables tafetanes negros y las celebérrimas telas de oro y plata, que alimentan un fuerte comercio *de gros*. Ya en el siglo XVI, Lyon estaba en el centro de una zona industrial: Saint-Etienne, Saint-Chamond, Virieu y Neufville.

El balance de estas actividades en 1698 da a Lyon una veintena de millones en la exportación y una docena por las compras, es decir, un excedente del orden de los ocho millones de libras. Pero si se acepta, a falta de algo mejor, la cifra dada por Vauban —40 millones de excedente para el comercio de Francia—, Lyon se habría adjudicado la quinta parte solamente. Sin duda, no es la posición de Londres con respecto al comercio inglés.

El primer lugar en los tráficos lioneses corresponde a Italia (10 millones en la exportación y 6 ó 7 en la importación). ¿Es la prueba de que cierta Italia es más activa de lo que se dice generalmente? En todo caso, Génova sirve a Lyon de posta hacia España, donde la ciudad de San Jorge conserva una asombrosa red de compras y ventas. En cambio, Lyon tiene pocos lazos con Holanda, y un poco más solamente con Inglaterra. Sigue trabajando mucho con la zona mediterránea, bajo el signo del pasado y de la herencia.

París predomina

Lyon, pese al vigor conservado, se apoya mal, pues, en la Europa más avanzada y en la economía internacional por entonces en ascenso. Ahora bien, frente a la capital, la gran potencia proveniente del exterior hubiera sido para ella el único medio de imponerse como centro de las actividades francesas. En la lucha entre las ciudades, que se define y se sigue muy mal, París finalmente va a predominar.

Sin embargo, su superioridad, que se impone lentamente, sólo se realizará bajo una forma muy particular. En efecto, París no obtiene sobre Lyon una victoria comercial. Todavía en la época de Necker (hacia 1781), Lyon sigue ocupando, con mucho, el primer puesto del comercio francés: exportaciones, 142,8 millones; importaciones, 68,9; en total, 211,7; diferencia bruta, 73,9. Y si no se tienen en cuenta las variaciones de la libra tornesa, estas cifras, con respecto al balance de 1698, se han multiplicado por 9. Ahora bien, París, por la misma época, sólo totaliza (exportaciones más importaciones) 24,9 millones, es decir, un poco más de la décima parte del balance de Lyon[201].

La superioridad de París fue el resultado, antes de lo que se dice comúnmente, del surgimiento de un «capitalismo financiero». Para que haya sido así, fue necesario que Lyon perdiese una parte, si no la mayor, de su rol anterior.

En esta perspectiva, ¿puede suponerse que el sistema de las ferias de Lyon recibió un primer golpe muy serio cuando la crisis de 1709 que, de hecho, fue la crisis de las finanzas de Francia, en guerra desde el comienzo de la de Sucesión de España, en 1701? Ante los pagos de los Reyes, finalmente aplazados hasta abril de 1709, Samuel Bernard, prestamista titular del gobierno de Luis XIV, prácticamente quebró. Sobre este drama controvertido, abundan en exceso los documentos y testimonios[202]. Quedaría por comprender las entretelas de un juego muy complicado que, más allá de Lyon, interesa ante todo a los banqueros genoveses, de los que Samuel Bernard, desde hacía años, era el corresponsal, el cómplice y a veces el adversario decidido. Para obtener fondos pagaderos fuera de Francia, en Alemania, en Italia y no menos en España, donde combaten los ejércitos de Luis XIV, Samuel Bernard ofrece a los genoveses, como *garantía* de sus reembolsos, billetes monetarios emitidos por el gobierno francés desde 1701; los reembolsos se hacen luego en Lyon, en los vencimientos de las ferias, gracias a letras de cambio que Samuel Bernard extiende sobre Bertrand Castan, su corresponsal en el lugar. Para abastecer a este último, «le enviaba letras de cambio para el pago *siguiente* de las ferias». En resumen, un juego de papel de colusión, donde, además, nadie pierde cuando todo va bien, que permitía el pago a los prestamistas genoveses y a otros, ya en numerario, ya en billetes de moneda depreciados (teniendo en cuenta su «pérdida», como se decía), y cada vez la mayor parte de la liquidación era diferida, por el mismo Samuel Bernard, al año siguiente. El A B C del oficio consistía en ganar tiempo una y otra vez hasta el momento de recibir el pago del rey, cosa que nunca era fácil conseguir.

Como el revisor general agotó rápidamente las soluciones fáciles y seguras, fue necesario imaginar otras. Así, en 1709 se habla con insistencia de crear un banco privado o del Estado. ¿Su función? Prestar dinero al rey, quien lo prestaría inmediatamente a a los hombres de negocios. Este banco emitiría billetes que tendrían un interés y se intercambiarían con el papel moneda del rey. Equivaldría a revalorizar estos billetes. ¡Quién no se alegra en Lyon con estas buenas noticias!

Es evidente que si la operación hubiese tenido éxito, todos los manipuladores de dinero habrían pasado a depender de Samuel Bernard, la «concentración» se habría efectuado en su beneficio, pues le hubiese correspondido a él dirigir el banco, sostener los billetes y desplazar sus masas. El revisor Desmaretz no contemplaba esta perspectiva gustosamente. Había también oposición por parte de los negociantes de los grandes puertos y ciudades mercantiles de Francia, una oposición «nacionalista», casi se podría decir. «Se asegura —dice un personaje oscuro, un simple testaferro, sin duda— que los señores Bernard, Nicolas y otros judíos, protestantes y extranjeros se han propuesto encargarse de la creación de este banco. [...] Es mucho más justo que este banco sea dirigido por naturales del Reino y católicos romanos, cuya [...] fidelidad a Su Majestad es segura»[203]. De hecho, este proyecto se anunciaba como un golpe audaz, diríamos hoy, como el que originó, en 1694, la creación del Banco de Inglaterra. En Francia,

fracasó y la situación empeoró rápidamente. Todos fueron presa del temor y el sistema vigente empezó a desmoronarse como un castillo de naipes, sobre todo cuando, durante la primera semana de abril de 1709, Bertrand Castan, dudando no sin razón de la solidez de Samuel Bernard, se negó en la Lonja de Cambios, donde era llamado según la regla, a aceptar las letras de cambio extendidas sobre él y declaró que no podía «soldar su balance» (es decir, saldarlo, equilibrarlo). El resultado fue un «enloquecimiento indescriptible». Samuel Bernard, en dificultades, reconozcámoslo, en la medida en que el servicio del rey lo había arrastrado a complicaciones innumerables, obtuvo finalmente del revisor general Desmaretz, el 22 de septiembre[204], no sin problemas y sin infinitos tratos, «un decreto que le otorgaba un plazo de tres años» para saldar sus propias deudas. Así se evitó su bancarrota. El crédito del rey, además, se restableció con la llegada, el 27 de marzo de 1709, de «7.451.178 libras tornesas» de metales preciosos, «en reales, lingotes y vajillas», desembarcadas en Port-Louis por barcos de Saint-Malo y Nantes, de retorno del mar del Sur[205].

Pero antes que este drama financiero complejo y embrollado, por el momento es el lugar de Lyon lo que está en el centro de nuestras preocupaciones. En ese año de 1709, frente al desajuste de los pagos, ¿cuál puede ser su solidez? Es difícil saberlo, a causa de los mismos lioneses, prontos a quejarse y a ver demasiado negra su situación. Sin embargo, hace quince años que la plaza tiene dificultades serias. «Desde 1695, alemanes y suizos abandonan sus ferias»[206]. Un informe de 1697 señala incluso una costumbre bastante curiosa (que se encuentra también en las ferias activas, pero tradicionalistas, de Bolzano): los saldos de feria a feria se hacen mediante «notas que cada uno hace sobre su propio balance»[207]. Se trata, pues, de un juego de asientos en sentido estricto; las deudas y créditos *no circulan* en la forma de «billetes al portador o a la orden». No estamos, por ende, en Amberes. Un grupo pequeño de «capitalistas» se ha reservado los beneficios sobre las «deudas activas» de los saldos de feria. Es un juego en circuito cerrado. Si las «notas» hubiesen circulado con endosos sucesivos, «los pequeños negociantes y los pequeños comerciantes», se nos explica de manera demasiado breve, habrían estado «en condiciones de hacer más negocios», de mezclarse en ese tráfico de donde «los negociantes ricos y los practicantes acreditados tratan, por el contrario, de eliminarlos». Tal costumbre es contraria a lo que ha llegado a ser la regla en «todas las plazas comerciales de Europa», pero se mantendrá hasta el fin de las ferias de Lyon[208]. Puede pensarse que no contribuyó a activar la plaza lionesa ni a defenderla contra la competencia internacional.

Pues esa competencia existe: Lyon, que se abastece de piastras españolas vía Bayona, ve salir de sí misma piezas de plata e incluso piezas de oro hacia destinos normales, como Marsella y el Levante o la Casa de Moneda de Estrasburgo, pero más aún hacia una circulación clandestina e importante en dirección a Ginebra. A cambio del dinero contante, vía Ginebra, ciertos comerciantes lioneses obtienen letras de cambio de Amsterdam sobre París, con beneficios substanciales. ¿Es ya la prueba de la inferioridad lionesa? Las cartas que el revisor general de las finanzas recibe del intendente de Lyon, Trudaine, se hacen eco ampliamente de las quejas, exageradas o no, de los comerciantes del lugar[209]. De escucharlos, Lyon se hallaría bajo la amenaza de verse despojada de sus ferias y de sus operaciones de crédito por la competencia ginebrina. «Es de temer —decía ya Trudaine en una carta a Desmaretz del 15 de noviembre de 1707— que se lleve incesantemente a Ginebra todo el comercio de la plaza de Lyon. Hace ya tiempo que los ginebrinos tienen la intención de crear en su ciudad una plaza de cambio, estableciendo ferias y pagos como en Lyon, Nove [Novi] o Leipsizig»[210]. ¿Realidad o amenaza esgrimida para influir en las decisiones del gobierno? En todo caso, dos años más tarde, en 1709, la situación es grave. «Este asunto de Bernard —señala una carta de Trudaine— trastorna irremediablemente a la plaza de Lyon y es cada vez más per-

judicial»[211]. En efecto, hablando técnicamente, los comerciantes traban el funcionamiento de la plaza. Generalmente, los pagos en Lyon «se hacen casi todos en papel o en balance por las transferencias, de manera que muy a menudo en un pago de treinta millones no intervienen más de 500.000 [libras] al contado. Suprimido este uso de papeles comerciales, los pagos se han vuelto imposibles, aunque haya cien veces más dinero al contado que de ordinario». Esta huelga de las finanzas incluso retrasa la producción de las manufacturas lionesas, que sólo funcionan gracias a los créditos. Resultado: «Ellas han cesado en parte y obligado a pedir limosna a 10.000 ó 12.000 obreros, que no tienen nada para subsistir cuando se suspende el trabajo. Este número aumenta cada día, y es de temer que no quede fábrica ni comercio alguno si no se halla un rápido remedio...»[212]. Esto es excesivo, pero en modo alguno gratuito. En todo caso, la crisis lionesa repercute en todas las plazas y ferias francesas. Una carta del 2 de agosto de 1709 señala que la feria de Beaucaire «ha estado desierta», ha sido de una gran «sequedad»[213]. Concluyamos: la crisis profunda que culmina en Lyon en 1709 es difícil de estimar cabalmente y de sondear con exactitud, pero fue muy fuerte.

En cambio, está fuera de duda que la fortuna de Lyon, ya quebrantada, no resistió a la crisis brusca del Sistema de Law. ¿Ha hecho mal la ciudad en rechazar la instalación en ella del Banco Real? Evidentemente, ésta habría competido con las ferias tradicionales, las habría perjudicado o reducido a la nada[214], pero también, sin duda, habría frenado el ímpetu de París. Pues Francia entera, la Francia afiebrada, acude entonces a la capital, se apretuja en la calle Quincampoix, verdadera Bolsa, tan tumultuosa, si no más, que el *Change Alley* de Londres. El fracaso del Sistema privará finalmente a París y a Francia del Banco Real creado por Law en 1716, pero el gobierno no tardará en ofrecer a París (en 1724) una nueva Bolsa, digna del papel financiero que la capital desempeñaría en lo sucesivo.

Desde entonces, el éxito de París no hará más que afirmaciones. En su progresión continua, el giro definitivo indiscutible se produce bastante tarde, sin embargo, alrededor de 1760, entre la inversión de las alianzas y el fin de la Guerra de los Siete Años: «París, que se halla entonces colocada en una situación privilegiada, en el centro mismo de una especie de conjunto continental que engloba a la Europa del Oeste, es el punto de convergencia de una red económica cuya extensión no choca ya, como antaño, con barreras políticas hostiles. El obstáculo de las posesiones de los Habsburgos, que encerraban a Francia desde hacía dos siglos, quedó roto. [...] Desde la instalación de los Borbones en España y en Italia hasta la inversión de las alianzas, se puede seguir el desarrollo de la superficie que se le abre a Francia a todo su alrededor: España, Italia, Alemania meridional y occidental y los Países Bajos; en adelante, de París a Cádiz, de París a Génova (y de ésta a Nápoles), de París a Ostende y Bruselas (posta en la ruta de Viena), de París a Amsterdam, están libres los caminos que la guerra no cortará durante treinta años (1763-1792). París se convierte entonces en la encrucijada, tanto política como financiera, de la parte continental del Occidente europeo: de aquí el desarrollo de los negocios y el aumento del aflujo de capitales»[215]

Este crecimiento de la fuerza de atracción de París se hace sentir tanto en el interior como en el exterior del país. Pero la capital, en medio de las tierras, en medio de sus distracciones y sus grandes espectáculos, ¿puede ser un gran centro económico? ¿El centro ideal para un mercado nacional empeñado en una viva competencia internacional? No, respondía de antemano Des Cazeaux du Hallays, representante de Nantes en el Consejo de Comercio, en un largo informe redactado a comienzos del siglo, en 1700[216]. Lamentando la falta de consideración de la sociedad francesa, con respecto a los negociantes, la atribuía en parte al hecho de que «los extranjeros [evidentemente, pensaba en los holandeses y los ingleses] tienen una imagen y una representación mucho más viva y más actual que nosotros de la grandeza y la nobleza del comercio, porque las



La Casa de la Moneda de Soissons en 1720. Law estableció allí el «comercio del papel» antes de instalarlo en la calle de Quincampoix. (B.N.)

cortes de sus Estados están todas en puertos de mar, y tienen ocasión de ver claramente, por los barcos que van cargados por todas partes con todas las riquezas del mundo, cuán recomendable es este comercio. Si el comercio de Francia tuviese la misma suerte, no serían necesarios otros atractivos para convertir en comerciante a toda Francia». Pero París no está sobre la Mancha. En 1715, John Law, que estaba en los comienzos de su aventura, ve «los límites de las ambiciones que se pueden abrigar con respecto a París como metrópoli económica, pues como esta ciudad se halla alejada del mar y el río no es navegable [es decir, sin duda inaccesible a los navíos de mar], no se puede hacer de ella la capital del comercio exterior, pero puede ser la primera plaza del mundo para los cambios»[217]. París, incluso en la época de Luis XVI, no será la primera plaza financiera del mundo, pero seguramente sí la primera de Francia. Sin embargo, como preveía implícitamente Law, su supremacía no será completa. Y proseguirá la bipolaridad francesa.

Para una historia diferencial

La situación conflictiva entre París y Lyon no resume, lejos de ello, todas las tensiones y oposiciones del espacio francés. Pero, ¿tienen en sí mismas una significación de conjunto estas diferencias y estas tensiones? Es lo que afirman algunos raros historiadores.

Para Frank C. Spooner[218], la Francia del siglo XVI se divide, *en líneas generales,* en dos zonas situadas a una y otra parte del meridiano de París: al este, países continentales, en su mayoría, Picardía, Champaña, Lorena (que aún no era francesa), Borgoña, el Franco-Condado (todavía español), Saboya, vinculada con Turín pero que los franceses ocuparon de 1536 a 1559, el Delfinado, Provenza, el valle del Ródano, un compartimento más o menos vasto del Macizo Central y, para terminar, el Languedoc, o una parte de él; al oeste de ese meridiano, los países que dan al Atlántico o a la Mancha. La distinción entre las dos zonas se establece por el volumen de las acuñaciones monetarias, criterio válido, aunque discutible. Discutible porque es necesario admitir que en la zona «desfavorecida» se encuentran sin embargo Marsella y Lyon. No por ello es menos evidente el contraste, por ejemplo, entre Borgoña, limitada a las monedas de cobre[219], y Bretaña o Poitou, donde entran y circulan los reales de España. Los centros motores de esta Francia del oeste, activada en el siglo XVI por el ascenso del Atlántico, serían Dieppe, Ruán, El Havre, Honfleur, Saint-Malo, Nantes, Rennes, La Rochela, Burdeos y Bayona, es decir, salvo Rennes, una guirnalda de puertos.

Quedaría por saber cuándo y por qué este empuje del oeste se retrasó y luego se borró, pese al progreso de los marinos y los corsarios franceses. Es la cuestión que se plantean A. L. Rowse[220] y otros historiadores, sin que aparezca, a decir verdad, una respuesta bien clara. Recordar el corte de 1557, año de una crisis financiera violenta que agravó la probable recesión intercíclica de 1540 a 1570, sería invocar un estancamiento del capitalismo mercantil[221]. Estamos casi seguros de que hubo tal estancamiento, no una retracción tan precoz del oeste atlántico. Además, para Pierre Léon[222], la Francia del oeste, «ampliamente abierta a las influencias del océano es (todavía en el siglo XVII) la Francia rica [...] de los paños y las telas, desde Flandes hasta Bretaña y el Maine, muy superior a la Francia del interior, la de las minas y la metalurgia». Habría, así, una prolongación del contraste entre oeste y este, *quizás* hasta los comienzos del reinado personal de Luis XIV; el corte cronológico no es claro.

Sin embargo, un poco antes o un poco más tarde, aparecería una nueva línea de partición, de Nantes a Lyon[223], ya no un meridiano, sino algo semejante a un paralelo. En el norte, una Francia sobreactivada, industrial, con sus campos abiertos, sus tiros de caballos; en el sur, por el contrario, una Francia que, con algunas brillantes excepciones, no dejaría de estar retrasada. Para Pierre Goubert[224], incluso habría dos coyunturas, la del norte, bajo el signo de una relativa buena salud, y la del sur, bajo el impacto de una regresión precoz y fuerte. Jean Delumeau va aún más lejos: «...sería menester separar al menos parcialmente la Francia del siglo XVII de la coyuntura meridional y, además, no considerar sistemáticamente el Reino como un todo»[225] Una vez más, si la comprobación es justa, Francia se habría adaptado a las condiciones exteriores de la vida económica mundial, que orienta a la sazón a Europa hacia sus zonas nórdicas y hace volcar a una Francia frágil y maleable en dirección a la Mancha, los Países Bajos y el mar del Norte.

La línea entre el norte y el sur casi no se movió luego hasta los comienzos del siglo XIX. Para Angeville (1819), corre todavía de Ruán a Evreux, luego a Ginebra. En

el sur, la «vida rural se desurbaniza», se dispersa, «la Francia salvaje comienza allí con la dispersión» de las casas campesinas. Es demasiado decir, pero el contraste es evidente[226].

Finalmente, la partición se ha modificado poco a poco, y ante nuestros ojos el meridiano de París ha recuperado cabalmente sus derechos. Sin embargo, las zonas que delimita han cambiado de signo: al oeste, el subdesarrollo, el «desierto francés»; al este, las zonas avanzadas, vinculadas con la economía alemana, dominante e invasora.

Así, el juego de las dos Francias cambia con los años. No hay una línea que divida de una vez por todas al territorio francés, sino líneas sucesivas. Tres al menos, y sin duda más. O, mejor dicho, una sola pero que giraría como la aguja de un reloj. He aquí lo que esto implicaría:

1) que en un espacio dado la división entre progreso y retraso no deja de modificarse, que el desarrollo y el subdesarrollo no están localizados de una vez por todas, que el *más* sucede al *menos*, que las oposiciones de conjunto se superponen a las diversidades locales subyacentes: las recubren sin suprimirlas, las dejan ver por transparencia;

2) que Francia, como espacio económico, no se explica más que reubicada en el contexto europeo, que el ascenso evidente de las regiones situadas al norte de la línea Nantes-Lyon, del siglo XVII al XIX, no se explica solamente por consideraciones endógenas (superioridad de la rotación trienal de cultivos, aumento del número de caballos de labranza y vivo crecimiento demográfico), sino también por factores exógenos: Francia se modifica al contacto con la coyuntura dominante del Norte, como en el siglo XV fue atraída por el brillo de Italia y luego, en el XVI, por el Atlántico.

Por o contra la línea Ruán-Ginebra

La exposición precedente sobre las *biparticiones* sucesivas del espacio francés, entre los siglos XV y XVIII, orienta pero no dirime el interminable debate sobre la diversidad histórica de ese espacio. En efecto, *el conjunto* francés no se divide en *subconjuntos* identificados con certeza, rotulados de una vez para siempre: no cesan de deformarse, adaptarse, reagruparse y cambiar de voltaje.

Así, un mapa de André Rémond (cf. p. 290), escapado del maravilloso atlas de la Francia del siglo XVIII (que quizás llevó a término, pero desgraciadamente no publicó) propone, no una bipartición, sino una tripartición, según los diferentes índices de la aceleración biológica de la población francesa en la época de Necker. La característica principal, en efecto, es ese largo golfo que penetra en el territorio francés desde Bretaña hasta las cercanías del Jura y constituye una zona de despoblación, o al menos de estancamiento o muy débil crecimiento demográfico, Ese golfo separa dos zonas biológicas más sanas: al norte, los distritos de Caén, Alençon, París, Ruán, Châlons-sur-Marne, Soissons, Amiens y Lille; los récords se alcanzan en el distrito de Valenciennes, Trois-Evêchés, Lorena y Alsacia; al sur, un espacio prodigiosamente vivaz que se extiende desde Aquitania hasta los Alpes. Es allí, entre el Macizo Central, los Alpes y el Jura, donde la población se aglutina en beneficio de ciudades devoradoras de hombres y de llanuras ricas, que no vivirían sin el aporte de los emigrantes temporeros.

Por ende, la línea de Ruán (o Saint-Malo o Nantes) a Ginebra no es el corte decisivo que señalaría *todas* las oposiciones francesas. El mapa de André Rémond, claro está, no es el de la riqueza nacional, del retroceso o del progreso económico, sino el del

retroceso o el progreso demográfico. Allí donde abunda el hombre, son frecuentes la emigración, la actividad industrial, por separado, o ambas a la vez.

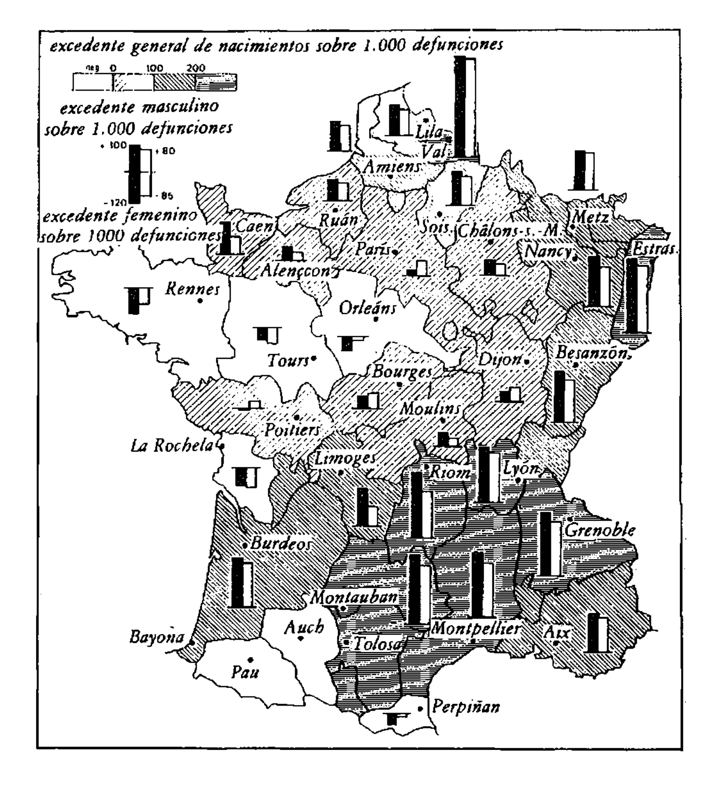
Michel Morineau, por su parte, no es partidario normalmente de explicaciones demasiado simples. El esquema del diámetro divisor de Francia que gira alrededor de París, por lo tanto, no puede gozar de su favor. Por ejemplo, la línea Saint-Malo-Ginebra, y en general la línea de Angeville retomada por E. Le Roy Ladurie, despierta su escepticismo[227]. Apela, para criticarla, a las cifras de la balanza comercial en las dos zonas; si bien no borran las líneas de demarcación, cambian los signos: el signo *más* pasa al sur, el signo *menos* al norte. En 1750, sin ninguna duda, «la zona situada al sur predomina masivamente sobre la del norte. Se localiza en la primera el origen de los dos tercios o más de las exportaciones. Esta superioridad obedece, en parte, al suministro de vinos, y en parte a la redistribución de los productos coloniales por los puertos de Burdeos, Nantes, La Rochela, Bayona, Lorient y Marsella. Pero también reside en el vigor de una industria capaz, en Bretaña, de vender telas por un valor de 12,5 millones de libras tornesas, en Lyon tejidos y cintas por 17 millones y en Languedoc paños y tapices por 18 millones[228].

Ahora me toca a mí ser escéptico. Confieso que no estoy convencido de la significación de esta evaluación de las diversas Francias según su balanza exterior. Está claro que el peso de las industrias exportadoras no es por sí solo determinante; que la industria es a menudo, en el mundo de ayer, la búsqueda de una compensación en las zonas pobres o de vida difícil. Los 12 millones de telas bretonas no hacen de Bretaña una provincia a la vanguardia de la economía francesa. La verdadera clasificación es la que se establece según el PNB. Esto es, aproximadamente, lo que ha tratado de hacer J. C. Toutain en el congreso de Edimburgo de 1978 al elaborar una clasificación de las regiones francesas en 1785 según el *producto físico* por habitante (con respecto a la media nacional)[229]: París está a la cabeza, con el 280%; el Centro, el Loira y el Ródano llegan a la media de 100; se sitúan por debajo de Borgoña, el Languedoc, Provenza, Aquitania, el Mediodía pirenaico, el Poitou, Auvernia, Lorena, Alsacia, el Lemosín y el Franco-Condado; Bretaña cierra la marcha. El croquis de la página 291, que recoge estas cifras, no esboza con nitidez una línea Ruán-Ginebra, pero sitúa claramente la pobreza en el sur.

Las márgenes marítimas y continentales

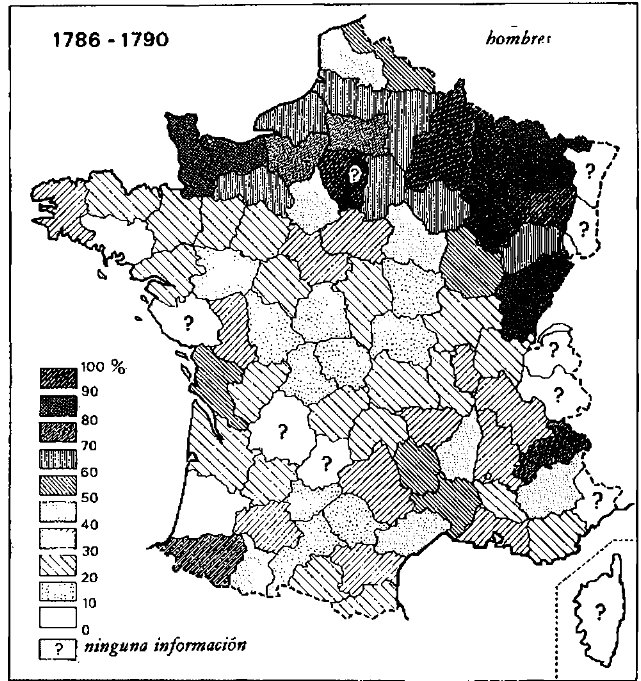
De hecho, en estos problemas de geografía diferencial, como en cualquier otro problema, las perspectivas difieren según las duraciones cronológicas que se toman en consideración. ¿No habrá, por debajo de los cambios relacionados con una coyuntura forzosamente lenta, oposiciones de más larga duración aún, como si Francia —o cualquier otra «nación», además— no fuese en verdad más que una superposición de realidades diferentes, siendo las más profundas (al menos las que yo supongo más profundas) por definición e incluso por observación las más lentas en desgastarse, y por ende las que subsisten más obstinadamente? En este caso, la geografía, guía indispensable, señala no sé cuántas de estas estructuras, de estas diferencias *permanentes:* las montañas y las llanuras, el norte y el mediodía, el este continental y el oeste cogido en las brumas del océano... Estos contrastes pesan tanto o más sobre los hombres que las coyunturas económicas que giran por encima de ellos, ya mejorando, ya perjudicando, las zonas donde viven.

34. CUATRO «PESAD



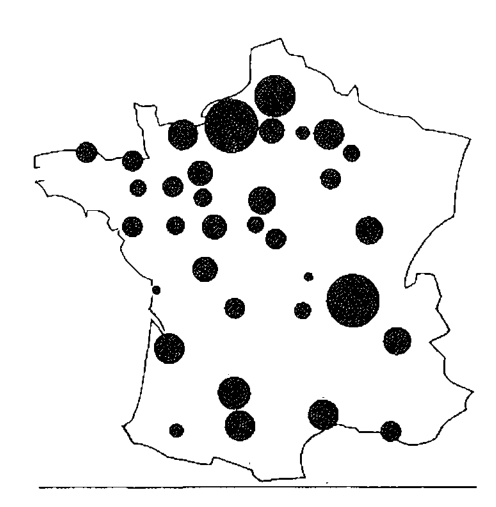
I. NACIMIENTOS Y DEFUNCIONES EN FRANCIA HACIA 1787

Este mapa, uno de los pocos que han sido publicados, pertenecía al atlas que había elaborado André Rémond. Establece una distinción curiosa entre regiones en retroceso demográfico (generalidades de Rennes, Tours, Orleáns, La Rochela y Perpiñan) y las que, apartándose de una media mediocre, tienen un franco excedente (Valenciennes, Estrasburgo, Besançon, Grenoble, Lyon, Montauban, Tolosa y Burdeos). Quizás esta superioridad biológica está ligada a la extensión, en estas regiones precisamente, de los cultivos nuevos: maíz y patatas.



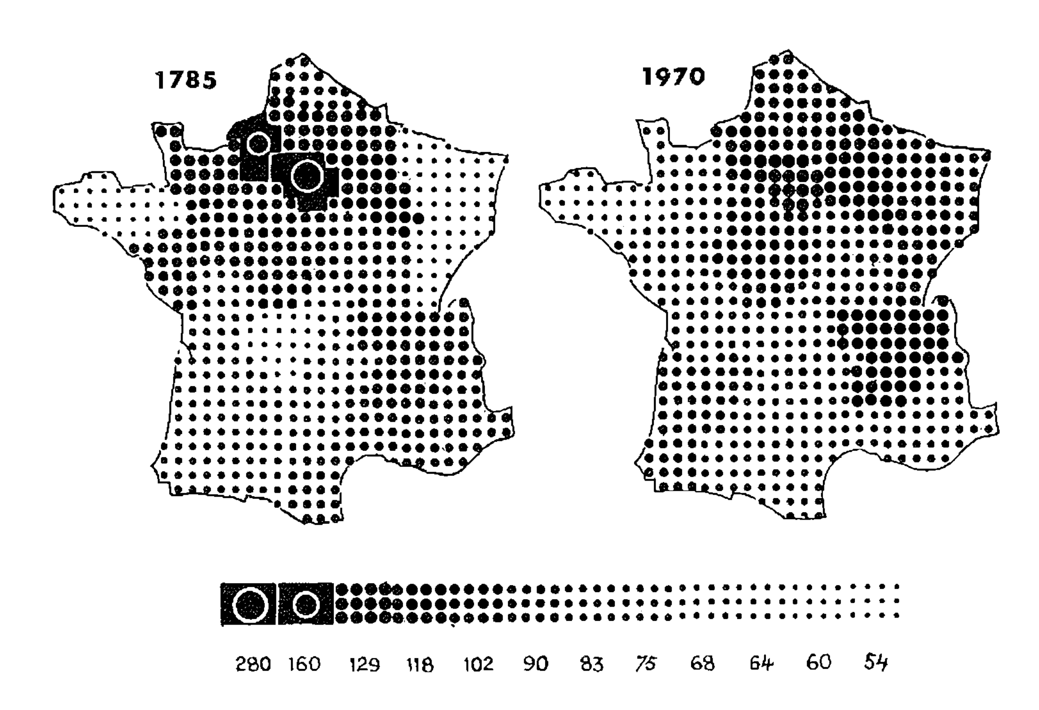
II. LECTURA Y ESCRITURA EN VISPERAS DE LA REVOLUCION FRANCESA

En este mapa, basado en el número de cónyuges masculinos que fueron capaces de firmar su acta de matrimonio, la primacía del norte es evidente (tomado de F. Furet y J. Ozouf, Lire et écrire, *1978).*



III. PONER IMPUESTOS ES MEDIR

Hacia 1704, el gobierno proyecta poner impuestos a los gremios mercantiles de las ciudades del reino. Los impuestos que corresponden a Lyon y Ruán se elevan a 150.000 libras; a Burdeos, Tolosa y Montpellier, 40.000; a Marsella, 20.000... Estas indicaciones dan la escala del croquis. París no figura en la lista de las ciudades a las que se pondrá impuestos. Dividir el reino según el nivel de estos impuestos no sería fácil. El hecho notable, a una y otra parte del paralelo de La Rochela, gravada con 6.000 libras, ¿no es el número de pequeñas ciudades al norte, y el predominio de las grandes ciudades mercantiles al sur? (Tomado de A. N. G7 1688.)



IV GEOGRAFIA DE LAS RENTAS REGIONALES *PER CAPITA*

A partir de la media nacional (100) de la renta per capita *(en* producto físico*), se da el porcentaje de cada región. Para el año 1785: París, 280; Alta Normandía, 160; Loira-Ródano, 100, etcétera. ¿Hay primacía del norte, como sugiere el croquis? Sí, aunque sería menester retomar los cálculos complicados que han permitido su establecimiento. Se da, a título de comparación, la situación en 1970. Es evidente que la distribución regional de la renta* per capita *se ha modificado. Tomado de J. C. Toutain, «La croissance inégale des revenus regionaux en France de 1840 à 1970», en:* 7[e] Congrès International d'histoire économique, *Edimburgo, 1978, p. 368.*

Pero, a fin de cuentas, la oposición estructural por excelencia, para nuestros fines, se entiende, es la que se establece entre *zonas marginales* pequeñas y vastas *regiones centrales*. Las zonas «marginales» siguen las líneas contorneadas que delimitan a Francia y la separan de lo que no es Francia. No emplearemos a su respecto la palabra —que sería natural— periferia, porque cogida en la trampa de algunas de nuestras discusiones, ha adquirido para muchos autores, entre ellos yo mismo, el sentido de regiones atrasadas, al margen de los centros privilegiados de la economía-mundo. Las márgenes, pues, siguen la línea natural de las riberas o la línea, artificial por lo general, de las fronteras terrestres. Ahora bien, la regla, curiosa en sí misma, es que estas márgenes francesas, con algunas excepciones, sean siempre relativamente ricas, y el interior del país relativamente pobre. D'Argenson hace la distinción con toda naturalidad: «Con respecto al comercio y al interior del Reino —señala en su *Journal* hacia 1747— estamos bastante peor que en 1709 [el año de siniestro recuerdo]. Entonces, gracias a los armamentos de M. de Pontchartrain, destruimos[230] a nuestros enemigos mediante el corso; gozábamos del comercio del mar del Sur. Saint-Malo daba ingresos por valor de cien millones al Reino. El interior del Reino era, en 1709, el doble de próspero que hoy»[231]. Al año siguiente, el 19 de agosto de 1748, habla nuevamente de las «provincias del interior del Reino [que] al sur del Loira están sumidas en una profunda miseria. Allí las cosechas son la mitad de las del año anterior, que fueron va muy malas. El precio del trigo aumenta y los mendigos nos asedian por todas partes»[232]. En cuanto al abate Galiani, es infinitamente más claro y categórico en su *Dialogue sur les blés [Diálogo sobre los trigos]*: «Observad que Francia, en la actualidad, por ser un reino comercial, navegante e industrial, tiene toda su riqueza en sus fronteras; todas sus grandes ciudades opulentas están en sus extremos; el interior es de una escasez atroz»[233]. La prosperidad creciente del siglo XVIII no parece haber atenuado el contraste, sino por el contrario. Un informe oficial del 5 de septiembre de 1788 declara que «los recursos de los puertos de mar se han multiplicado hasta el infinito, y el comercio de las ciudades del interior está limitado a su consumo y el de sus vecinos; no tienen más medios de vida para el pueblo que las manufacturas»[234]. ¿No será la industrialización, por regla general, la revancha económica de las tierras del interior?

Algunos historiadores son sensibles a esta oposición insistente entre el interior y el exterior. Para Michel Morineau, la Francia de los últimos años del reinado de Luis XIV ve afluir sus riquezas y sus actividades hacia sus márgenes marítimas[235] Bien: pero, ¿es reciente este movimiento? ¿No se ha asomado mucho antes? Y, sobre todo, ¿no va a durar?

El valor del libro de Edward C. Fox, de provocativo título —*La otra Francia*—, reside en que plantea, sin desdecirse ni un instante, una oposición *estructural*. Desde siempre, pues, habría habido dos Francias, la que se abre a los mares y sueña con la libertad de los tráficos y las aventuras lejanas, y una Francia de tierra adentro, anquilosada, atrapada en sus tensiones sin flexibilidad. La historia de Francia es un diálogo de sordos, que no cambia de lugar ni de sentido, pues cada Francia se obstina en quererlo todo para sí y en no comprender para nada a la otra.

En el siglo XVIII, la Francia más moderna, la *otra* Francia, es la de los grandes puertos donde se instalan la fortuna y un capitalismo precoz. Una Inglaterra de poca monta y que quizás sueña con una revolución tranquila según el modelo de la «gloriosa» de 1688. Pero, ¿podía jugar sola y ganar? No, como es evidente, por poner sólo un ejemplo muy conocido, cuando el episodio de los girondinos (1792-1793). Al igual que en tiempos del Antiguo Régimen, es una vez más la tierra la que triunfa con la Revolución y el Imperio, e incluso más tarde. De un lado, un comercio que iría mejor si se lo dejase en libertad. Del otro, una agricultura que va a sufrir sin cesar por el parcelamiento de la propiedad campesina y una industria que, por falta de medios y de iniciativas, funcionará mal: tales son las dos Francias de Edward Fox[236].

Pero, pese al talento del autor, no se puede sumir la historia entera de Francia en este diálogo prolongado, repetitivo, aunque sólo sea porque no hay una única Francia *marginal.* En efecto, Francia termina a la vez al oeste, frente al mar —y estamos allí en la *otra* Francia de Fox—, y al este, frente a la Europa Continental, la Italia del Norte del otro lado de los Alpes, los Cantones Suizos, Alemania, los Países Bajos españoles, convertidos en 1714 en austriacos, y las Provincias Unidas. No afirmo que esa Francia marginal del este sea tan importante o fascinante como la de los bordes marítimos, pero existe, y si la «marginalidad» tiene un sentido, ella le confiere una originalidad obligatoria. En resumen, a lo largo de sus litorales, Francia dispone de «terminales», de postas marítimas: Dunquerque, Ruán, El Havre, Caén, Nantes, La Rochela, Burdeos, Bayona, Narbona, Sète (creada por Colbert), Marsella y la guirnalda de los puertos provenzales; es, si se quiere, la Francia n.° 1. La Francia n.° 2 es el interior, vasto y diverso, sobre el cual volveremos. La Francia n.° 3 es una extensa guirnalda de ciudades, Grenoble, Lyon, Dijon, Langres, Châlons-sur-Marne, Estrasburgo, Nancy, Metz, Sedán, Mézières, Charleville, San Quintín, Lille, Amiens, o sea más de una docena de ciudades, con ciudades secundarias que extienden la cadena desde el Mediterráneo y los Alpes hasta el mar del Norte. La dificultad es que esta categoría urbana, en la que predomina Lyon, no se comprende tan fácilmente como la guirnalda de las ciudades marítimas, que no es tan homogénea, tan bien delineada.

La terminación lógica del espacio económico de Francia hacia el Este, diría yo *a posteriori* y (el lector puede convencerse de ello) sin el menor imperialismo retrospectivo, hubiera debido trazarse desde Génova, por Milán, Augsburgo, Nuremberg y Colonia, hasta Amberes o Amsterdam, de manera que se captase hacia el Sur la plataforma giratoria de la llanura lombarda se dispusiese con el San Gotardo de una puerta suplementaria de los Alpes y se controlase lo que se llama el «pasillo renano», un eje, un río de ciudades. Por las mismas razones que le impidieron apoderarse de Italia o los Países Bajos, Francia no consiguió, salvo en Lorena, llevar su frontera viva al Rin, es decir, a un haz de rutas tan importantes, o poco menos, como los caminos del mar. Italia, el Rin y los Países Bajos han sido durante largo tiempo una zona reservada, una «dorsal» del capitalismo europeo. No entraba en ellos quien quería.

Además, al este, el Reino sólo se engrandeció con dificultad y lentamente, transigiendo con las provincias que lograba incorporar, manteniendo una parte de sus libertades y privilegios. Así, quedaron fuera del arancel de las Cinco Grandes Haciendas de 1664: el Artois, Flandes, el Lionesado, el Delfinado y Provenza; más aún, quedaron totalmente fuera del espacio aduanero francés las provincias llamadas del *extranjero efectivo:* Alsacia, Lorena y el Franco-Condado. Si situamos estas provincias en el mapa, habremos puesto de relieve los espacios de la Francia n.° 3. Lorena, el Franco-Condado y Alsacia gozan de una libertad total frente al exterior, una apertura a las mercancías del extranjero, la posibilidad, con ayuda del contrabando, de hacerlas penetrar con ventaja en el Reino.

Si no me equivoco, una cierta libertad de acción parece ser la característica de esas zonas limítrofes. Sería importante conocer mejor cómo actúan estas regiones fronterizas entre el Reino y el extranjero. ¿Se inclinan de un lado o del otro? ¿Cuáles pueden ser, por ejemplo, el papel y el rol de los comerciantes de los Cantones Suizos en el Franco-Condado, en Alsacia y en Lorena, donde se encuentran un poco como en su casa, en el siglo XVIII? ¿Hay también, desde el Delfinado hasta Flandes, por ejemplo durante la crisis revolucionaria de 1793 a 1794, las mismas actitudes frente al extranjero, no siempre amado? ¿Y cuál es el papel, en estos espacios donde la libertad es mayor que en el Reino próximo, de las ciudades mismas, Nancy, o Estrasburgo, o Metz o más especialmente Lille, excelente ejemplo, en verdad, porque está muy cerca de los Países Bajos y bastante cerca de Inglaterra, y por ende a través de estos vecinos se relaciona con el mundo entero?

Lille plantea todos los problemas de la Francia n.º 3. Para su tiempo, es una ciudad considerable. Después del fin de la ocupación holandesa (1713), se recupera pronto, así como la región que la rodea. Según las actas de los recaudadores de impuestos, en 1727-1728, su «potencia es tan grande que permite subsistir a más de cien mil personas en ella y en las provincias de Flandes y Hainaut, con sus manufacturas y negociaciones»[237] Alrededor de ella y en ella, actúa toda una gama de industrias textiles, altos hornos, fraguas y fundiciones; produce tanto tejidos de lujo como láminas de fundición para las chimeneas, marmitas y ollas, galones de oro y plata, y quincalla; todo llega en abundancia de las provincias y países vecinos, la mantequilla, el ganado en pie, el trigo... Aprovecha al máximo las rutas, los ríos, los canales, se adapta sin mucho esfuerzo al desvío del tráfico que el gobierno le impone hacia el oeste y el norte, en dirección de Dunquerque y de Calais, en vez de Ypres, Tournai o Mons.

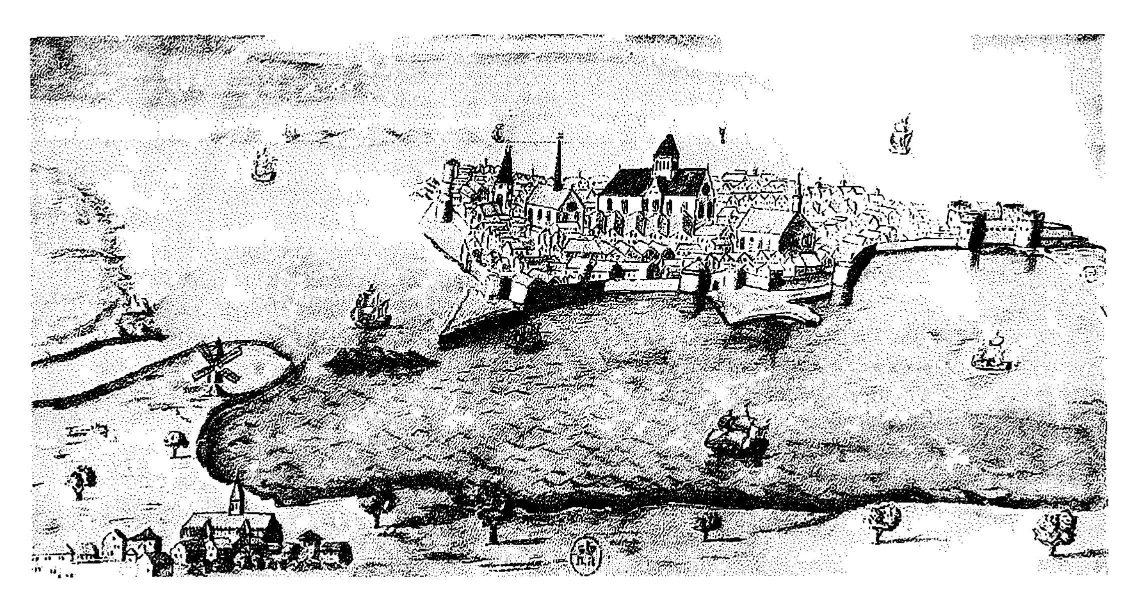
Sobre todo, Lille es una plataforma giratoria: recibe todo de todas partes, de Holanda, de Italia, de España, de Francia, de Inglaterra, de los Países Bajos españoles, de los países del Báltico; toma de unos para vender a otros; redistribuye, por ejemplo, en el Norte los vinos y aguardientes de Francia. Pero sus tráficos con España y América se adjudican, seguramente, el primer lugar. Cuatro o cinco millones de mercaderías de Lille se exportan allí cada año, sea a riesgo y expensas de los negociantes de la ciudad, «a la gran aventura», sea por cuenta de comisionistas. Las retribuciones se efectúan menos en mercaderías que en numerario, por tres o cuatro millones de libras cada año, se estima en 1698[238]. Este dinero, sin embargo, no llega directamente a la «provincia» de Lille; pasa a Holanda o Inglaterra, donde se negocia más fácilmente y con mayor provecho que en Francia, aunque sólo sea en razón del procedimiento diferente para la prueba de las monedas. En síntesis, Lille, insertada tanto como cualquier otra ciudad de la economía francesa, no se desprende de ella más que a medias.

Dadas estas explicaciones, quizás se comprenderá mejor la alineación de ciudades en retraso, a buena distancia de la frontera, como Troyes, Dijon, Langres, Châlons-sur-Marne o Reims: son antiguas ciudades al margen, convertidas en ciudades del interior, y donde el pasado, fuertemente arraigado, sobrevive a sí mismo, como si la Francia n.º 3, la Francia que da al Este y al Norte, se hubiese formado por capas sucesivas, como la altura de los árboles.

Las ciudades de «la otra Francia»

Para las ciudades de «la otra Francia, en contacto con el mar, repitamos que las cosas son mucho más claras a nuestros ojos. También allí el éxito se halla bajo el signo de la libertad de actuar y de empresa. Los tráficos de estos puertos activos se sumergen, ciertamente, en la espesura del Reino, se nutren de él, pero sus intereses eligen regularmente el mar. ¿Qué desea Nantes[239] hacia 1680? Que se prohíba el acceso a Francia de los ingleses, que son los «primeros» en llegar con el bacalao de Terranova, gracias a pequeñas embarcaciones rápidas; ¿no se los podría apartar, al menos mediante un derecho de aduana elevado? De igual modo, piden que se sustituya el tabaco inglés que inunda el mercado francés por el tabaco de Santo Domingo. Que se retome de los holandeses y los hamburgueses los beneficios de la caza de la ballena que nos han quitado unos y otros. Y el resto es por el estilo: se trata de situarse sin cesar fuera de Francia.

En el mismo orden de ideas, Edward Fox se pregunta con respecto a Burdeos: «¿Es atlántico o francés?»[240]. Paul Butel no vacila, por su parte, en hablar de una «metrópoli atlántica»[241]. En todo caso, según lo que afirma un informe de 1698, «las otras provin-



Saint-Malo en el siglo XVII (grabado en madera). París, Biblioteca Nacional (Foto Giraudon.)

cias del Reino, excepto una parte de Bretaña, no consumen ningún producto de Guyena»[242]: ¿el vino de Burdeos y de sus tierras interiores iría solamente a satisfacer la sed y el buen gusto de los bebedores extranjeros del Norte? Análogamente, Bayona es una ciudad esencialmente al acecho de las rutas, los puertos y el metal blanco de la España próxima. Sus comerciantes judíos, en el barrio Saint-Esprit, siguen la regla y, en 1708, son acusados, probablemente con razón, de llevar a España «los peores paños que encuentran en Languedoc y otras partes»[243]. En los dos extremos de los litorales franceses están Dunquerque, dedicado a eludir las prohibiciones inglesas y que se mezcla en todo —pesca del bacalao, el comercio de las Antillas, trata de negros, etcétera—[244], y Marsella, la más curiosa, la más colorida de estas ciudades situadas en los extremos del Reino, «puerto más berberisco y levantino que típicamente francés», para repetir un malintencionado dicho de André Rémond[245]

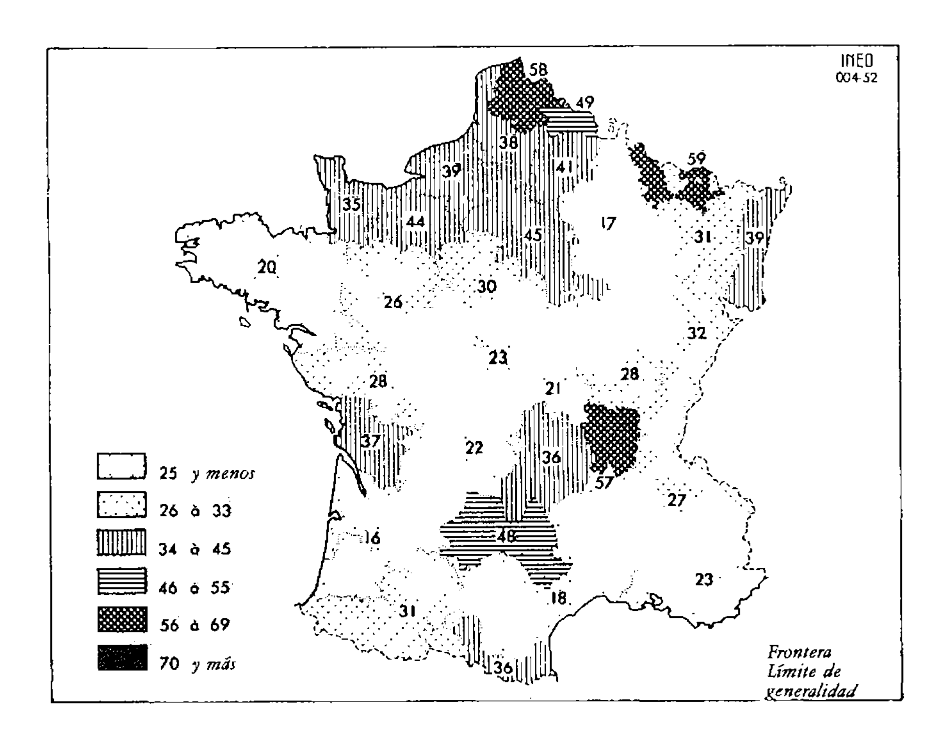
Mas para contemplar la situación desde más cerca, limitémonos a una ciudad, Saint-Malo, sin duda una de las más significativas. Sin embargo, es una ciudad muy pequeña, «de la superficie del Jardín de las Tullerías»[246]. E incluso en el momento de su apogeo, entre 1688 y 1715, sus habitantes se muestran intencionalmente más pequeños de lo que son. Su ciudad, dicen en 1701, «no es más que una roca árida sin otra propiedad local que la industria [de sus habitantes], que los convierte, por así decirlo, en los carreteros de Francia», pero carreteros que desplazan sus 150 barcos por los siete mares del mundo[247] De creerles —y en el fondo su jactancia es casi creíble— «fueron los primeros en descubrir la pesca del bacalao y en recorrer Brasil y el Nuevo Mundo, antes de Américo Vespucio y Capral *[sic]*». Recuerdan de buena gana los privilegios que les concedieron los duques de Bretaña (1230, 1384, 1433 y 1473) y los reyes de Francia (1587, 1594, 1610, 1644). Privilegios todos que deberían distinguirlos de los otros puertos bretones, pero que los «recaudadores generales de impuestos», a partir de 1688, lograron limitar a fuerza de restricciones y obstáculos. Además, Saint-Malo pide —pero no consigue— que se le declare puerto franco, como Marsella, Bayona, Dunquerque y «desde hace poco Sedán».

Evidentemente, los habitantes de Saint-Malo no están fuera de Bretaña, cuyas telas exportan; no están fuera del Reino, del que exportan, en sus fragatas que llegan regularmente a Cádiz, las mercancías más preciosas y las más fáciles de vender, rasos de Lyon y de Tours, tejidos de oro y plata, pieles de castores. Y, claro está, revenden las mercancías extranjeras, las que ellos mismos llevan y las que les llevan a ellos. Mas para el conjunto del comercio de Saint-Malo, Inglaterra es el pivote principal: van allí a buscar tantas mercaderías que deben liquidar el saldo en letras de cambio sobre Londres. Luego viene Holanda, que, con sus propias naves, les lleva a domicilio las tablas de abeto, los mástiles, las jarcias, el cáñamo y el alquitrán. En Terranova, pescan el bacalao, que llevan a España y el Mediterráneo. Frecuentan las Antillas, donde Santo Domingo fue en un tiempo *su* colonia. Hacen fortuna en Cádiz, que desde 1650 es de hecho la puerta americana de España; están presentes y activos allí desde antes de 1672[248], traficando con el metal blanco, y luego echan raíces gracias a casas constituidas en el lugar, poderosas y activas. Asimismo, en 1698 e incluso más tarde, el problema para los de Saint-Malo es no faltar, en Cádiz, a la partida de los galeones que van a Cartagena de Indias y zarpan sin horario fijo de antemano; y más aún, unirse a tiempo a la «*flota*» que va a Nueva España, «necesariamente el 10 o el 15 de julio». Los regresos «americanos» a Saint-Malo ordinariamente sólo se efectúan «de 18 meses a dos años contando desde la partida». En promedio, ascienden a siete millones de libras en metálico, pero hay años más fructíferos, en los que se llega hasta los once millones, y naves de Saint-Malo que vuelven del Mediterráneo hacen escala en Cádiz y traen «unas, 100.000; otras, 200.000 piastras». Desde antes de la Guerra de Sucesión de España, «la Compañía del Mar del Sur llamado Pacífico ha sido establecida por letras patentes del mes de septiembre de 1698»[249] De aquí deriva un desarrollo inaudito del contrabando y de la explotación directa del metal blanco de América. Es la más singular, y —diríamos gustosos— la más sensacional de las aventuras de los marinos de Saint-Malo, y hasta de los marinos franceses, entre 1701 y 1720, en las dimensiones de la historia del mundo.

Esta fortuna termina de poner a Saint-Malo, oasis marítimo, unidad aparte, al margen del Reino. La abundancia del dinero en efectivo incluso la dispensa de ser una plaza de cambio legada a las otras[250]. Además, la ciudad está mal comunicada por la ruta a Bretaña, y más aún a Normandía y a París: en 1714, no había «posta regular [de Saint-Malo] a Pontorson, que dista 9 leguas de esta ciudad»[251]; Pontorson está a orillas del Couesnon, pequeño río costero que, al este de Saint-Malo, señala la frontera entre Bretaña y Normandía. De ahí los retrasos en el correo: «La correspondencia no llega por la ruta de Caén más que el martes y el sábado, y por la ruta de Rennes el jueves de cada semana; así, por poco que se deje de enviar las cartas al correo, éste se retrasa»[252]. Los de Saint-Malo se quejan, sin duda, pero no se apresuran a ponerle remedio. ¿Tienen necesidad urgente de él?

El interior

Así, de un lado las márgenes, una circunferencia; del otro, una enorme superficie. De un lado, la delgadez, la precocidad, una riqueza relativa y ciudades brillantes (Burdeos en tiempos de Tourny es Versalles más Amberes)[253]; del otro, el grosor, la pobreza frecuente y, si se exceptúa a París, éxito monstruoso, ciudades que viven en la penumbra y cuya belleza, por evidente que sea, es por lo general una herencia, un brillo tradicional.

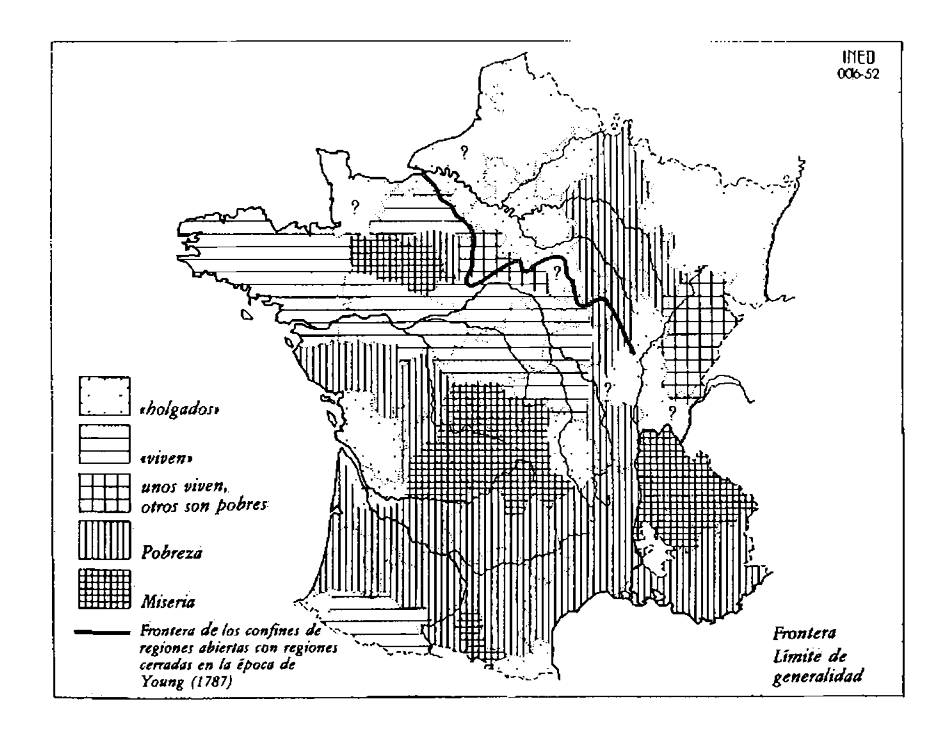


35. DENSIDAD DE LA POBLACION EN 1745

Mapa elaborado por François de Dainville (cf. nota 255).

Pero antes de ir más lejos, ¿cómo no señalar nuestro embarazo con respecto a ese inmenso campo de observación? Disponemos de una documentación fantástica, de miles de estudios, pero consagrados en su enorme mayoría al caso particular de una sola provincia. Ahora bien, lo que cuenta en el mercado nacional es, evidentemente, el juego de las provincias unas con respecto a otras. Es verdad que, desde 1664, aparece «la tradición de las encuestas globales», realizadas a la vez en todas las «generalidades» del Reino[254]. Disponemos también de enfoques, de cortes, «sincrónicos». Los más conocidos son los llamados de los intendentes o del duque de Borgoña, comenzados en 1697 y terminados a duras penas en 1703, y el del revisor general Orry, realizado a bombo y platillo y terminado en 1745, en el momento de la desgracia de su autor y, por ende, desechado. Hasta el punto de que el P de Danville ha descubierto, en 1952, un poco por azar, un resumen de conjunto debido a la pluma de un miembro de la Academia Francesa que nos es desconocido[255]

Pero los defectos de estos enfoques sincrónicos saltan a la vista; son ante todo descriptivos, mientras que quisiéramos contabilizar, pasar a cifras, o al menos a una representación cartográfica que hiciese las descripciones inteligibles, lo que no siempre parecen en una primera lectura. He tratado de cartografiar toscamente la encuesta de los intendentes, utilizando, para señalar los vínculos mercantiles de las diversas generalidades: el trazo del lápiz rojo para los tráficos con el extranjero; el del lápiz azul para los intercambios entre generalidades; finalmente, el del lápiz negro para las relaciones a corta distancia, en el interior de una generalidad. He obtenido la certidumbre



36. «LOS RECURSOS DE LOS PUEBLOS» EN EL SIGLO XVIII

Misma fuente. Para el comentario, véase el texto de esta página y siguiente. (Population, *1952, n.° 1, pp. 58-59.)*

de que Francia, desde fines del siglo XVII, tiende a formar una red de mallas bastante apretadas, o sea, para decirlo de una vez, un mercado nacional. Sin embargo, este mapa ha quedado en un esbozo. Exigiría, para ser válido, un trabajo de equipo, así como sería menester diferenciar las flechas según los bienes intercambiados; y servirse de otros documentos para tratar de sopesarlos, lo que equivaldría a comparar los volúmenes del comercio interior y del exterior, problema decisivo sobre el cual sólo tenemos afirmaciones *a priori,* a saber, que el comercio interior es muy superior al comercio exterior, al menos el doble o el triple de éste.

Otro inconveniente de los enfoques «sincrónicos» de que disponemos reside en que ellos se asemejan y se repiten demasiado, en la medida en que se sitúan en un espacio cronológico relativamente corto, menos de un siglo, de 1697 a 1745 y a 1780. Es imposible distinguir lo que es una realidad estructural duradera y lo que es cambio circunstancial. Quisiéramos captar, a través del juego de las provincias, un eventual sistema de regularidades profundas; este sistema, si es que lo hay, no está al alcance de la mano.

La investigación del revisor general Orry ofrece, sin embargo, algunas claves útiles. Distingue, en efecto, las provincias según las «facultades de los pueblos» que viven en ellas. Establece cinco grados: *viven holgadamente; viven; unos viven, otros son pobres; son pobres; son menesterosos.* Si tenemos en cuenta el límite entre el escalón 3 *(unos viven, otros son pobres)* y los escalones 4 y 5 *(pobreza, miseria),* observamos una línea divisoria entre regiones pobres y regiones relativamente ricas. Esta línea distingue bien,

en general, un norte privilegiado y un mediodía desfavorecido, pero, de una parte, hay tanto en el norte como en el sur excepciones que confirman la regla: en el norte, la Champaña, poco poblada (17 habitantes por km^2) es pobre, y la generalidad de Alençon entra en una zona de franca miseria; en el sur, la generalidad de La Rochela vive «holgadamente», como la región de Burdeos; lo mismo el Rosellón. Por otra parte, la frontera geográfica entre norte y sur no corresponde, como podría esperarse, a las regiones del escalón 3, intermedias entre la riqueza y la pobreza. Esta zona fronteriza se presenta, de oeste a este, como una franja de territorios ante todo «pobres», sobre la costa atlántica del Poitou, y luego «miserables» en las generalidades de Limoges y de Riom (aunque, en esta última, la Baja Auvernia sea una zona de bienestar), y nuevamente pobres y miserables en el Lyonesado y el Delfinado, y después Saboya, que todavía no era francesa. No obstante, la emigración, con sus habituales retribuciones de dinero, mejora la vida local (la Alta Auvernia, aunque «miserable», quizás no está más desprovista que la Limagne, donde se vive «holgadamente»).

Otro eje de pobreza interior se esboza del sur al norte, del Languedoc pobre a la Champaña igualmente pobre. ¿Habría allí una supervivencia (yo lo dudo, por mi parte) del eje norte-sur que marcaba el punto de unión, en el siglo XVI, de una Francia continental y una Francia oceánica? En todo caso, la encuesta de Orry muestra que la situación diferencial del territorio francés era bastante más complicada de lo que se suponía de antemano.

Es lo que repiten las cartas escritas por André Rémond[256], que para los años cercanos a 1780 proporcionan tres series de indicadores: la producción de cereales, los precios del trigo y la presión fiscal. Somos libres de añadir los datos de una demografía válida en conjunto. Estos mapas, resultado de una labor prodigiosa, desgraciadamente son de interpretación difícil, cuando se intenta combinar entre sí los indicadores. Así, Bretaña parece mantener su equilibrio muy modesto porque los impuestos no la abruman (es un privilegio de los *pays d'Etat*) y la exportación de cereales, ante todo, explica los elevados precios de éstos, a menudo con ocasión de sacar beneficios cuando las circunstancias se prestan, como en 1709[257] Borgoña, que tiene una producción elevada, se beneficia de unos impuestos moderados y una frecuente exportación de trigo, por el Saona y el Ródano; también allí los precios elevados del trigo pueden ser favorables. Por el contrario, en el Poitou, el Lemosín y el Delfinado, la miseria coincide sin más con una escasa producción y elevados precios.

La confrontación con las cifras de población y la densidad de población no permiten ir más lejos. Habría que admitir, con Ernst Wagemann, que los índices de densidad dan testimonio sobre la actividad económica general. Nos arriesgaríamos de buena gana, por gusto, a someter a prueba el valor de un umbral de 30 habitantes por km^2: lo que se situase por debajo sería *a priori* desfavorable, y por encima, favorable. En la Francia meridional, todo cuadraría, aproximadamente, con este criterio, pero en 1745, la generalidad de Montauban, con una densidad de 48, lo contradiría.

¿Habría otro camino? Sí, pero es complicado. La cartografía de André Rémond permite reconstituir, por año medio, la producción de trigo y el precio de esta producción por *generalidad;* a partir del *vigésimo*[258], indicador de la renta territorial, se podría calcular esta última, o al menos (pues la proporción teórica de 1 a 20 no se alcanza nunca) obtener un orden de magnitud. Luego hacer la suma de estas rentas territoriales y ver su proporción con respecto al PNB de Francia, y disponer así de un coeficiente que, aplicado a la renta territorial de una generalidad, daría el total de su producto bruto y su renta *per capita,* que, en este caso, sería el dato más significativo. Dispondríamos, de este modo, de una serie de rentas *per capita* provinciales que permitirían sondear con conocimiento de causa la riqueza diferencial de Francia. Sólo André Rémond sería capaz de llevar a cabo, con la prudencia y la audacia necesarias, una tarea de este or-

den. Desgraciadamente, no lo ha hecho, o al menos no ha publicado todavía sus resultados..

Así, no es excesivo pretender que la Francia del Antiguo Régimen todavía tiene que ser descubierta en sus realidades y relaciones internas. El libro reciente de Jean Claude Perrot ha reunido, desde el año IV al año XII (1796-1804) —*L'Âge d'or de la statistique régionale française*— el catálogo impresionante de las fuentes impresas a nuestra disposición, esta vez no por generalidades sino por departamentos[259]. Es toda una investigación que puede retomarse sobre el terreno y que merece la pena efectuar. Pero también sería menester escapar a los sortilegios con cifras del siglo XVIII y remontarse a los siglos anteriores, lo más atrás posible. Finalmente, y en la otra dirección, ¿no sería primordial verificar, para el siglo XIX, si el sistema de las interrelaciones francesas, al evolucionar, no ha dejado subsistir, sin embargo, los mismos desequilibrios estructurales?

El interior conquistado por la periferia

Que en conjunto el interior pertenece —con las excepciones que confirman la regla— a una categoría secundaria de la vida francesa, es lo que muestran sin ambages las conquistas que realizan en este espacio «neutro», quiero decir, poco capaz de resis-

Tolosa: la Torre y los molinos de Bazacle. Grabado del siglo XVII. (Foto C.A.P. Roger-Viollet.)

tir, las ciudades de la periferia: ellas organizan las salidas y controlan las entradas. Dominan, devoran desde el interior a una Francia eminentemente maleable. Por ejemplo, Burdeos se anexiona el Perigord[260] Pero hay ejemplos mejores.

En una obra reciente[261], Georges Frêche plantea bien nuestro problema. La región Midi-Pyrénées, centrada en el siglo XVIII en Tolosa, constituye una gran parte de la Francia interior, «prisionera de las tierras», pese a la vía del Garona, el precioso canal del Mediodía y tantas rutas utilizables. Tanto como la continentalidad, lo que actúa es la triple atracción de Lyon, Burdeos y Marsella; las regiones que rodean a Tolosa y la misma Tolosa se hallan «satelizadas» Desde este punto de vista, el mapa de los tráficos del trigo no necesita comentario. Si se añade la atracción de Lyon para las sedas, queda trazado el triángulo en el que se empotra Tolosa. Por ello, ni el trigo ni la seda —y en el siglo XVI ni siquiera el glasto— liberaron a Tolosa, históricamente condenada de antemano a la situación secundaria en la que está atrapada. Georges Frêche habla, de manera característica, de «comercio dependiente», de «red mercantil en tutela». Incluso el tráfico del trigo escapa a los comerciantes locales, en beneficio de comisionistas al servicio de los negociantes de Burdeos o de Marsella[262].

A partir de las ciudades clave, es decir, los puertos y las plazas continentales al margen del territorio, Francia se fragmenta en zonas dependientes, husos, sectores que desembocan por mediaciones urbanas en la economía europea, que marca el compás. Y es en esta perspectiva donde el diálogo de las Francias mercantiles y las Francias territoriales puede captarse en toda su verdad. Si la sociedad mercantil, a pesar de estas ventajas, no triunfa en Francia sobre la sociedad territorial, es, al mismo tiempo, porque esta última es de un imponente espesor y porque raramente se la puede movilizar en profundidad. Pero es también porque Francia no ocupa en el orden internacional la posición que ocupa Amsterdam, y luego Londres, y porque carece del vigor para animar y arrastrar a las economías regionales, que por sí mismas no siempre buscan la expansión a toda costa.

LA PREEMINENCIA MERCANTIL DE INGLATERRA

Preguntarse cómo Inglaterra se convirtió en un *mercado nacional* coherente es una cuestión importante, pues implica inmediatamente una segunda pregunta: ¿cómo el mercado nacional inglés, en razón de su peso y de las circunstancias, ha impuesto su preeminencia en el interior de la economía ampliada de Europa?

Esta preeminencia lentamente construida se anuncia desde el Tratado de Utrecht (1713): es ya evidente en 1763, al final de la Guerra de los Siete Años, y es adquirida sin discusión posible inmediatamente después del Tratado de Versalles (1783), aunque Inglaterra figura allí como potencia vencida (lo cual es archifalso, además), y ella está sin duda, eliminada Holanda, en el centro mismo de la economía mundial.

Esa primera victoria originó la segunda —la próxima Revolución Industrial—, pero ella se sumerge profundamente en el pasado inglés, tanto que me ha parecido lógico disociar la preeminencia mercantil de la preeminencia industrial que le siguió y que abordaremos en un capítulo próximo.

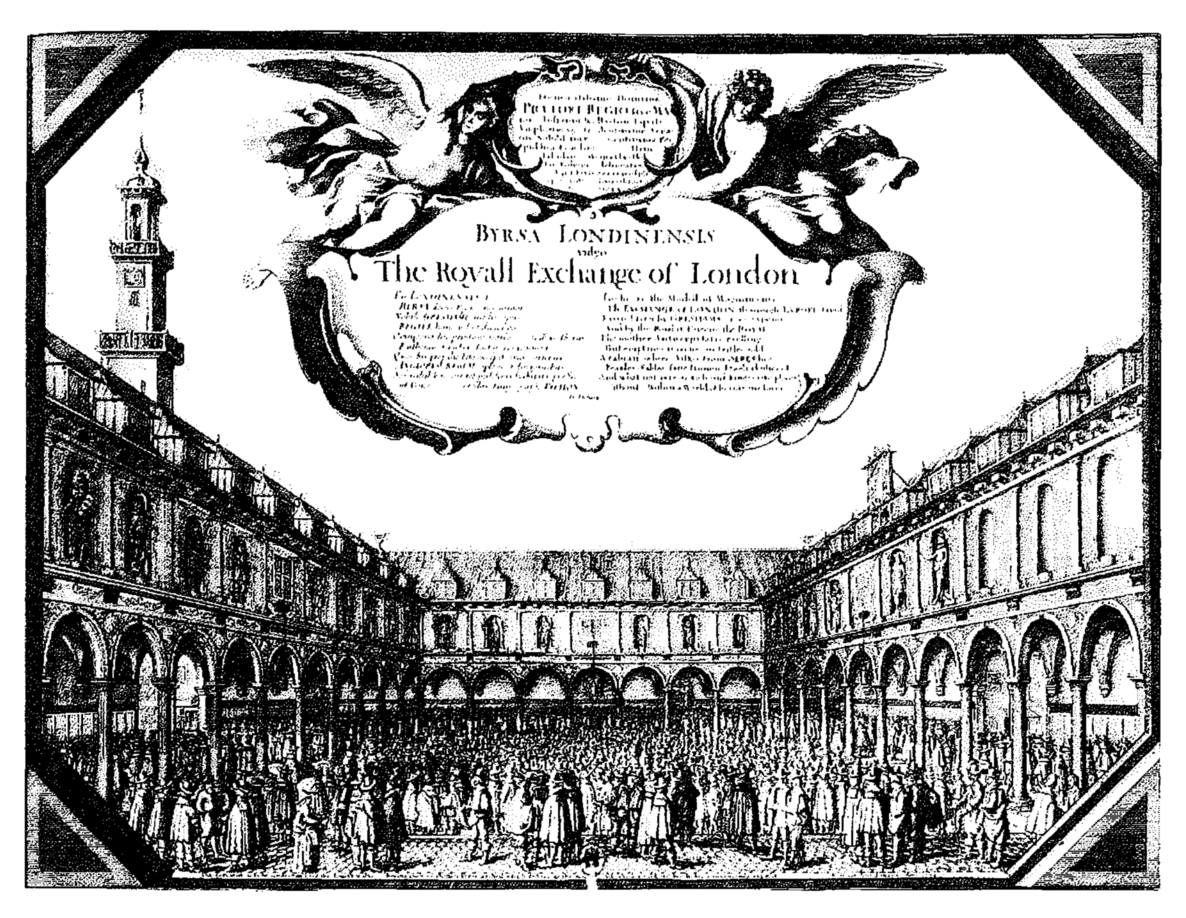
Cómo Inglaterra se convirtió en una isla

Entre 1453 y 1558, entre el fin de la Guerra de los Cien Años y el año de la recuperación de Calais por Francisco de Guisa, Inglaterra, sin tener conciencia de ello en el momento, se ha convertido en una isla (que se me perdone la expresión), es decir, un espacio autónomo, distinto del Continente. Hasta este período decisivo, pese a la Mancha, pese al mar del Norte, pese al paso de Calais, Inglaterra estaba unida corporalmente a Francia, a los Países Bajos, a Europa. Su largo conflicto con Francia, durante la Guerra de los Cien Años (en realidad, la segunda Guerra de los Cien Años, pues la primera fue la de los Plantagenêts contra los Capetos), según la acertada expresión de Philipe de Vries, se «desarrolló en un plano más o menos provincial»[263] Lo que equivale a decir que Inglaterra se comportó como una de las provincias (o como un grupo de provincias) del espacio anglo-francés que, en su totalidad o casi en su totalidad, era lo que estaba en juego en la interminable lucha. Durante mucho tiempo, más de un siglo, Inglaterra estuvo mezclada y disuelta en la inmensidad del campo operacional que era Francia, mientras ésta se desembarazaba lentamente de aquélla.

En este juego, Inglaterra tarda en ser ella misma; se embarca en el pecado, quiero decir, el peligro, del gigantismo. Hasta el momento en que, expulsada de Francia, se la hace volver a sí misma. Que luego Enrique VIII fracase en sus intentos de reinsertarla en el espacio europeo, probablemente fue una nueva oportunidad para ella. Thomas Cromwell, su ministro, previno al Rey contra los gastos de una guerra exterior, y el discurso que se le atribuye en los Comunes (1523)[264] es significativo en más de un aspecto: la guerra, afirma, costaría tanto como toda la masa monetaria en circulación dentro del Reino; «ella nos obligaría, como una vez antaño, a acuñar cuero a guisa de moneda. Por mi parte, yo me conformaría. Pero si el Rey fuese a guerrear en persona y cayese en manos del enemigo, lo que Dios no quiera, ¿cómo pagaríamos su rescate? Si los franceses sólo quieren oro por sus vinos, [...] ¿aceptarían cuero a cambio de nuestro príncipe?». Enrique VIII, sin embargo, intentó la aventura, en la que finalmente fracasó. Pero, más tarde, Isabel sólo se encarnizará en palabras para recuperar Calais, que había perdido María Tudor y que los franceses habían prometido, sin sinceridad, restituir en el Tratado de Cateau-Cambrésis (1559). Por un instante, pero sólo por un instante, tuvo en su poder El Havre, que le fue arrebatado en 1562.

Desde entonces, la suerte está echada. La Mancha, el paso de Calais y el mar del Norte se convierten en un corte, en un «baluarte flotante» protector. Un francés dirá doctamente de Inglaterra, hacia 1740: «Una isla parece hecha para el comercio y sus habitantes deben pensar más en defenderse que en extender sus conquistas en el Continente. Les costaría mucho conservarlas, a causa del alejamiento y de los riesgos del mar»[265]. Pero la regla también vale para los europeos del Continente con respecto a la Isla. Cuando, al volver a su país, Arthur Young atraviesa el paso de Calais, en mayo de 1787, se felicita de que el estrecho «separe tan felizmente, para ella, a Inglaterra del resto del mundo»[266]. Es una ventaja cierta, pero que durante mucho tiempo no había sido percibida como tal.

Al comienzo de los tiempos modernos, el hecho de verse obligados, en suma, a replegarse sobre sí mismos valorizó, para los ingleses, las tareas interiores, realzó la importancia del suelo, de los bosques, de las landas y de las ciénagas. Desde entonces, estuvieron más atentos a las fronteras peligrosas de Escocia, a la proximidad inquietante de Irlanda, a las preocupaciones inspiradas por el País de Gales, que había recuperado una independencia temporal a comienzos del siglo XV con la rebelión de Owen Glendower y que, reducido al orden, no por ello quedó menos *«unabsorbed»*[267] Final-



La Bolsa de Londres en 1644. Grabado de W. Hollar. (B.N., Gabinete de Estampas.)

mente, con su seudoderrota Inglaterra logró ser reducida a proporciones modestas, que luego serían mucho más propicias para la formación rápida de un mercado nacional.

Al mismo tiempo, la ruptura con el Continente fue acompañada, en 1529-1533, de una ruptura con Roma que aumentó aún más la «distanciación» del espacio inglés. La Reforma, como ha dicho con razón Namier, es también el lenguaje del nacionalismo. Inglaterra la adopta de manera brusca, y luego se lanza o es lanzada a una aventura de consecuencias múltiples: el rey se convierte en jefe de la Iglesia Anglicana, es papa en su reino; la confiscación y la venta de las tierras de la Iglesia relanzan la economía inglesa; y lo que la relanza aún más es que las Islas Británicas, durante largo tiempo el extremo del mundo, se convierten, después de los Grandes Descubrimientos, en un punto de partida hacia los mundos nuevos. Ciertamente, Inglaterra no se separó del viejo pontón de Europa deliberadamente, con la intención de abrirse mejor al mundo, pero el resultado fue éste. Además, como recuerdo del pasado y prenda suplementaria de separación y autonomía, con una hostilidad contra Europa, demasiado próxima y a la que no se puede expulsar de los pensamientos. «Es cierto —observa Sully[268], llegado a Londres como embajador extraordinario de Enrique IV, en 1603—

que los ingleses nos odian, y con un odio tan fuerte y general que uno se siente tentado a situarlo entre el número de las disposiciones naturales de este pueblo.»

Pero los sentimientos no surgen sin causa y las culpas, si las hay, siempre se comparten. Inglaterra no está todavía en el «espléndido» aislamiento; se siente, si no asediada, lo que sería decir demasiado, al menos amenazada por una Europa hostil, por una Francia políticamente peligrosa, por una España pronto demasiado favorecida, por Amberes y sus comerciantes dominadores, más tarde por Amsterdam, envidiada y detestada por sus triunfos... ¿Podemos llegar a decir que la Isla tiene sus complejos de inferioridad? Los tendría tanto más lógicamente cuanto que su «industrialización» textil a fines del siglo XV y en el XVI, el paso de la lana bruta al paño, la incorporó aún más que antaño a los circuitos mercantiles de Europa; la superficie comercial inglesa se extiende; su navegación se abre al mundo, y el mundo influye en ella. Un mundo donde ve peligros, amenazas e incluso «complots». Para los contemporáneos de Gresham, por ejemplo, los comerciantes italianos y los comerciantes de Amberes se entienden para hacer bajar a su gusto la cotización de la libra esterlina y obtener a menor precio el trabajo de los tejedores ingleses. Contra estas amenazas que no son siempre imaginarias, pero a menudo exageradas, Inglaterra reacciona con vigor. Los mercaderes banqueros italianos son eliminados en el siglo XVI, los hanseáticos son despojados de sus privilegios y desposeídos del Stahlhof, en 1595; contra Amberes, Gresham funda, en 1566-1568, lo que será el Royal Exchange; contra los españoles y los holandeses, se lanzan, de hecho, las *Stocks Companies;* contra Holanda, se promulga el Acta de Navegación de 1651; contra Francia, se dirigirá la política colonial encarnizada del siglo XVIII... Inglaterra es, pues, un país sometido a tensión, atento, agresivo, que pretende imponer la ley y la policía en su casa e incluso fuera de ella, en la medida en que su posición se refuerza. En 1749, un francés moderadamente malévolo ironizaba: «Los ingleses consideran sus Pretensiones como Derechos, y los Derechos de sus Vecinos como Usurpaciones»[269].

La libra esterlina

Lo que demostraría, si fuese necesario, la historia singular de la libra esterlina es que nada en Inglaterra, según la fórmula trivial, sucede como en otras partes. En efecto, he ahí una *moneda imaginaria* semejante a muchas otras. Ahora bien, mientras que éstas no cesan de variar, manipuladas por el Estado, desbaratadas por las coyunturas hostiles, la libra esterlina, estabilizada en 1560-1561 por la Reina Isabel, ya no variará y conservará su valor intrínseco hasta 1920, e incluso hasta 1931[270]. Esto tiene algo de milagroso, inexplicable a primera vista. Equivalente a cuatro onzas de plata pura o, si se quiere, a medio marco de metal blanco[271], la libra esterlina, en el cuadro de las monedas europeas, sigue durante más de tres siglos una asombrosa línea recta. ¿Estará fuera de la historia, estará sin historia, como los pueblos felices? Ciertamente no, pues su trayectoria comienza, en tiempos de Isabel, en circunstancias difíciles y confusas, y se mantiene a través de toda una serie de crisis que bien podían haberle hecho cambiar de rumbo, en 1621, en 1695, en 1774 y hasta en 1797. Estos episodios bien conocidos han sido estudiados en detalle y explicados inteligentemente. Pero el verdadero problema, el problema imposible, es comprender su conjunto, la suma de estos incidentes y sus resultados, esta historia que sigue imperturbablemente su camino y de la que comprendemos los intermedios, uno tras otro, pero mucho menos lo que los

une. Problema irritante, novela absurda, porque de capítulo en capítulo no nos revela su secreto; y debe haber, forzosamente hay, un secreto, una explicación.

No necesitamos mostrar cuán importante es el problema: la firmeza de la libra ha sido un elemento decisivo de la grandeza inglesa. Sin firmeza de la medida monetaria, no hay crédito fácil, no hay seguridad para quien presta su dinero al príncipe, no hay contratos en los que se pueda confiar. Y sin crédito, no hay grandeza, no hay superioridad financiera. Además, las grandes ferias de Lyon y de Besançon-Plaisance, para salvaguardar sus transacciones, habían creado respectivamente para su uso esas monedas ficticias y estables que fueron el *escudo de sol* y el *escudo de marco*. De igual modo, el Banco de Rialto, constituido en 1585, y el Banco de Amsterdam, abierto en 1609, impusieron una moneda de banco, cotizada por encima de las monedas corrientes, tan variables: el *agio* de la moneda de banco, con respecto a las piezas ordinarias, es una prenda de seguridad. El Banco de Inglaterra, creado en 1694, no tendrá necesidad de tal garantía: su moneda imaginaria común, la libra esterlina, le da la seguridad de su valor fijo. Todo esto se halla fuera de discusión, pero importa sacar las consecuencias. Jean Gabriel Thomas, un banquero seducido por la historia, al referirse a la sabiduría inglesa, afirma en una obra reciente (1977)[272] que el fracaso del Sistema de Law tuvo una causa importante que de ordinario no se menciona: las devaluaciones intempestivas de la libra tornesa, moneda imaginaria; esto equivalía a impedir los juegos normales del crédito, a arruinar la confianza, a matar la gallina de los huevos de oro.

Para volver a la libra esterlina, no creemos en una única explicación, sino en una serie, una sucesión, de explicaciones; no en una teoría de conjunto que habría guiado una política clara, sino en una serie de soluciones pragmáticas adoptadas para resolver un problema en el momento y que resultan ser con regularidad, a largo plazo, la solución de la alta sabiduría.

En 1560-1561, Isabel y sus consejeros, entre los cuales se contaba en lugar destacado el gran Thomas Gresham, se propusieron remediar los inverosímiles desórdenes derivados del *Great Debasement*[273], la inflación fenomenal de los años 1543-1551. Durante esos años difíciles, la ley de las monedas de plata en circulación *(shilling* y *penny)* había sido rebajada sin medida. De 11 onzas 2 dwt[274] de plata por 12 onzas de metal monetario (o sea, 37/40 de plata pura) pasó a 10 onzas en 1543 y, por devaluaciones sucesivas, a 3 onzas solamente en 1551, es decir, un cuarto de metal fino y tres cuartos de aleación. La reforma isabelina supuso la vuelta a la antigua ley de las monedas, el *«ancient right standard»*, 11 onzas 2 dwt de metal fino por 12 onzas. La reforma era urgente: el desorden había llegado a un punto extremo, las piezas en circulación eran de pesos y leyes diferentes, a menudo rebajadas, y sin embargo su valor seguía siendo el mismo; eran, diríamos, asignados metálicos, simples monedas fiduciarias. Los precios se habían doblado o triplicado en algunos años y el cambio inglés sobre Amberes se había deteriorado, dos calamidades que se sumaban, pues Inglaterra, gran exportadora de paños, era una nave mercante anclada en Europa; toda su vida económica dependía de las amarras, de la cotización del cambio en la plaza decisiva del Escalda. El cambio de la libra era como el motor, el *governor*, de las relaciones inglesas con el exterior. Ahora bien, incluso un observador tan lúcido como Thomas Gresham estaba persuadido de que los cambistas italianos de Londres y de Amberes manipulaban las cotizaciones a su antojo y, mediante sus manipulaciones, se adueñaban en su beneficio del trabajo de los ingleses. En este punto de vista, que ignora los lazos entre el cambio y la balanza comercial, hay una parte de verdad y una parte de ilusión. La parte de ilusión: el cambio no es el diálogo de dos plazas (en este caso, Londres y Amberes), sino el concierto de todas las plazas europeas; es una especie de realidad circular, cosa que los italianos habían reconocido desde hacía tiempo. En estas condiciones, el cambista no es el amo de los movimientos del cambio; pero aprovecha sus variaciones, es-

pecula con ellas, al menos cuando tiene los medios y conoce el manejo. Los italianos satisfacían de maravilla estas dos condiciones y, en este punto, Gresham, no se equivocaba al temerlos.

En todo caso, al fijar en una altura evidente el valor intrínseco de la libra y al reacuñar toda la moneda de plata en circulación, el gobierno de Londres esperaba obtener dos resultados: 1) que el cambio en Amberes mejorase; 2) que los precios interiores bajasen. De estas dos esperanzas, sólo la primera no fue defraudada[275]. La población inglesa que había pagado el precio de la operación (el gobierno había comprado las piezas para volver a acuñarlas por debajo de su cotización oficial) no fue recompensada con una caída de los precios[276].

La reforma isabelina, pues, no fue rentable al principio; incluso pesó como un collar de hierro, pues la cantidad de buena moneda acuñada a partir de la mala ya no bastaba para una circulación normal. Sin duda, fue salvada un poco más tarde por la llegada de metal blanco de América, que, a partir del decenio de 1560, se esparció por Europa entera[277] Este aflujo del Nuevo Mundo explica también el éxito de la estabilización, en 1577, de la libra tornesa, la moneda imaginaria francesa, ligada al oro: un escudo de oro es declarado entonces equivalente a tres libras, y las contabilidades mercantiles se harán en estos escudos. De hecho, fueron los comerciantes de Lyon, extranjeros y nacionales, los que impusieron a Enrique III tal estabilización que convenía a sus negocios. No atribuyamos mucho el mérito al mismo Enrique III. Tanto en el caso francés, como en el inglés, todo se mantuvo, sin duda, gracias a las minas de la Nueva España y del Perú. Pero lo que una coyuntura da, otra lo quita: en 1601, la estabilización francesa se quiebra, la libra tornesa se separa del oro. Por el contrario, en Inglaterra, el sistema isabelino se mantiene. ¿Es gracias a la expansión mercantil de la Isla, o a una coyuntura favorable sólo a la Europa del Norte? Evidentemente, sería afirmar demasiado. Pero, ¿no está Inglaterra, al mismo tiempo, mezclada con el mundo, como ella entiende estarlo y atrincherada en su insularidad y en una actitud defensiva y al acecho? Francia, por el contrario, abierta a Europa, es el lugar donde repercuten las acciones de sus vecinos, el lugar geométrico de todas las circulaciones monetarias; se halla bajo la dependencia de las oscilaciones de los precios de los metales preciosos en el «mercado», y estas oscilaciones sacuden a las cotizaciones en la puerta misma de la Casa de Moneda.

En 1621[278], la estabilidad de la libra se ve nuevamente amenazada, pero el incidente se supera alegremente. Los pañeros ingleses, golpeados por las malas ventas, quisieran una devaluación de la libra que restringiese sus costes de producción y reforzase su competitividad en el exterior. ¿Es entonces Thomas Mun quien salva la estabilidad, verdadera idea fija de la opinión inglesa, en recuerdo probablemente de las conmociones del *Great Debasement*? Ciertamente, no se trata de poner en duda la inteligencia de Thomas Mun, quien será el primero, en Inglaterra, en captar la relación evidente entre cambio y balanza comercial, y que, en la dirección de la todavía joven *East India Company*, ha adquirido una gran experiencia comercial. Pero un hombre, por perspicaz y brillante que sea, ¿puede por sí solo ser responsable de un proceso en el que interviene toda la economía inglesa e incluso la coyuntura europea? Los argumentos de Mun no habrían prevalecido a la larga sin el acuerdo que, en 1630, unirá a Inglaterra y España (de nuevo en guerra con las Provincias Unidas desde 1621) y que reserva a las naves inglesas el transporte del metal blanco destinado al abastecimiento financiero de los Países Bajos españoles. Extraña alianza, sin duda, y que los historiadores (con excepciones que confirman la regla)[279] de ordinario no tienen en cuenta. El metal blanco desembarcado en Inglaterra es amonedado en la Torre de Londres y luego reexpedido (no en su totalidad) a los Países Bajos. Es una ganga. Sin embargo, por razones que, esta vez, se nos escapan, pese a las conmociones violentas de la guerra civil, la libra

esterlina sigue en su línea recta. Y en condiciones que hasta parecen bastante extraordinarias.

En efecto, a lo largo de esta segunda y difícil mitad del siglo XVII, la circulación monetaria en Inglaterra se realiza con viejísimas monedas de plata, gastadas, rebajadas, aligeradas al máximo porque su pérdida de peso llega hasta el 50%. Pese a la ironía intermitente de los libelistas, nadie se inquieta seriamente por ello. Hasta el punto de que las buenas monedas sólo gozan de un ligero *agio* favorable; así, la guinea de oro vale 22 shillings en lugar de los 20 de la tarifa oficial. Por consiguiente, ¡todo no va tan mal! En efecto, con la difusión creciente de los billetes de los orfebres (que son ya un papel moneda, aunque de carácter privado) y, sobre todo, con la firmeza tranquilizadora de la moneda imaginaria, estas ligeras piezas de plata se convierten en una verdadera moneda fiduciaria, como en otras partes de Europa tantas monedas de cobre. Y todos se adaptan a ello.

Hasta el momento en que, en 1694, sobreviene una brusca y violenta crisis de confianza que rompe de golpe esa tranquilidad y esa tolerancia asombrosa[280] Inglaterra acaba de sufrir una serie de malas cosechas; una de esas típicas crisis del Antiguo Régimen se instala en ella, crisis cuyas repercusiones llegan hasta el sector «industrial». Además, enfrentada con Francia desde 1689, la guerra obliga al gobierno a efectuar grandes pagos en el exterior y, por ende, a hacer exportaciones de dinero contante y sonante. Las mejores piezas de plata y las piezas de oro salen del Reino. El clima de crisis, la rareza del numerario dan origen (en Londres más que en las provincias) a una huida sistemática ante la mala moneda y a un gran reflujo de atesoramiento. La guinea de oro[281] bate todos los récords de alza: de 22 shillings pasa a 30 en junio de 1695 (o sea, el 50% por encima de su cotización oficial de 20). Suben igualmente los precios del oro y la plata metálicos, y el hundimiento de la libra en la plaza de Amsterdam resume por sí sola una situación que, con la multiplicación brusca de los libelos, se dramatiza y enloquece a la opinión pública. Monedas y billetes (los de los orfebres y los del Banco de Inglaterra, que acaba de ser creado, en 1694) sufren quebrantos importantes y, para obtener dinero al contado hay que pagar primas del 12, el 19 e incluso el 40%. Los préstamos se hacen, cuando se hacen, a intereses usurarios; las letras de cambio circulan mal o no circulan en absoluto. La crisis invade todo: «Hay en una sola calle de Londres que se llama Long Lane —escribe un testigo— veinteséis casas en alquiler. [...] E incluso en el barrio de Cheapside, hay actualmente trece casas y tiendas cerradas y que se alquilan, cosa tan extraordinaria que la cuarta parte de este número de casas no han estado nunca vacías en Cheapside [...] que nadie recuerde»[282]. En 1696, «el desorden es tan grande, por falta de metálico, que varios hombres de calidad han abandonado Londres, pues no pueden vivir allí aunque son ricos, con seis o siete mil libras esterlinas de renta, porque no se puede sacar dinero de las provincias»[283]

Por supuesto, los libelistas abordan con regocijo el tema, discuten sin fin sobre las verdaderas razones de la situación y los remedios que se pueden aplicar. Los polemistas, sin embargo, están de acuerdo en un punto: es necesario sanear la circulación monetaria, refundir las piezas de plata. Pero, ¿se acuñará la moneda nueva en pie de igualdad con la de Isabel? ¿O se la someterá a una devaluación previa? Otra cuestión que inquieta: ¿quién pagará los enormes gastos de la operación, muy onerosos en el primer caso, evidentemente menores en el segundo? Si el secretario del Tesoro, William Loundes[284], es partidario de una devaluación del 20%, es porque, entre otras razones, defiende las finanzas del Estado. El más conocido de sus adversarios, John Locke, médico, filósofo y economista, defiende contra viento y marea la inmutabilidad de la libra, que debe seguir siendo «una unidad fundamental invariable»[285]. Quizás tanto como una sana política, defiende los derechos de los propietarios, la validez de los contratos, la intangibilidad de los capitales prestados al Estado, en suma, la pequeña sociedad do-

minante. Pero, ¿por qué prevaleció la opinión de John Locke sobre la del secretario del Tesoro?

Sin duda, es necesario tomar en cuenta el hecho de que el gobierno del ex Guillermo de Orange, convertido en rey de Inglaterra y enfrentado a graves dificultades económicas, acababa de empeñarse en una política de empréstitos y de endeudamiento *a largo plazo,* una política insólita en Inglaterra y que suscitaba la desconfianza y las críticas de la mayoría de los ingleses. Tanto más cuanto que el nuevo rey es un holandés y que, entre los acreedores del Estado, hay prestamistas de Amsterdam que empezaron a invertir en las acciones y los fondos públicos del Reino. El Estado necesitaba un crédito indiscutible e indiscutido para proseguir una política todavía poco popular de grandes empréstitos, para no poner en dificultades a la nueva banca y cuyos fondos apenas reunidos habían sido prestados al Estado. Probablemente ésta sea la mejor explicación de la decisión de que el gobierno hubiese rechazado la devaluación y hubiese optado, pese a las dificultades, por la costosa solución preconizada por John Locke y aprobada a toda velocidad por los Comunes y los Lores en enero de 1696. Todos los gastos de la enorme operación de refundición (7 millones de libras) corrieron a cargo del Estado, abrumado ya por la guerra. Pero se alcanzó el objetivo buscado: signo de un crédito recobrado, la cotización de la libra subió en Amsterdam, los precios descendieron racionalmente en Inglaterra y los fondos ingleses rápidamente se multiplicaron en los mercados de Londres y de Amsterdam.

Apenas resuelto el problema, surgió una nueva tensión, anunciadora de la futura adopción del patrón oro, tan lenta en llegar oficialmente e impuesta por la obstinación de los hechos, no por la reflexión consciente[286]. La plata, en efecto, será ampliamente defendida, con abogados como John Locke, para quien el patrón plata era sin discusión el más cómodo y el mejor adaptado a la vida de los intercambios. «*Let Gold, as others commodities, find its own Rate*», decía[287]. No fue exactamente lo que se hizo, por lo demás, pues la guinea (cuya cotización dependía de la decisión pura y simple del rey) fue fijada autoritariamente en la tasa de 22 shillings de plata, que era su precio «libre» en el mercado pero antes de la crisis. Pero ahora se trataba de 22 shillings de buena moneda, de modo que la *ratio* oro/plata se estableció en 1 por 15,9 y el oro se vio de golpe sobrevalorado: la *ratio* en Holanda sólo era, en efecto, de 1 a 15. El metal amarillo, pues, afluyó a Inglaterra para aumentar de precio, y las piezas de plata nuevas siguieron el camino inverso. A raíz de una nueva intervención de John Locke, la guinea fue llevada a 21 s. 6 d., en 1698, pero esto no fue aún suficiente para impedir que continuase la doble corriente. Aún después de un nuevo descenso a 21 s., en 1717, por intervención esta vez de Newton, director de la Casa de Moneda, la *ratio* de 1/15,21 sobrevalorizaba el metal amarillo, e Inglaterra siguió exportando plata y siendo el destino de las monedas de oro.

Esa situación se perpetuó a todo lo largo del siglo XVIII y desembocó de hecho en un sistema basado en el oro. Sin duda, éste sólo se concretó oficialmente, mediante la proclamación del patrón oro, en 1816, y la libra esterlina se convirtió entonces en el equivalente del soberano (pieza de oro que pesaba 7,988 g a 11/12° de metal fino). Sin embargo, desde 1774, el oro había primado sobre la plata como regulador monetario. Las piezas de oro gastadas habían sido retiradas de la circulación para ser reacuñadas en su justo peso, mientras se renunciaba a aplicar el costoso tratamiento de una nueva acuñación a las monedas de plata, a las que se decidió, de golpe, negar en adelante fuerza liberatoria para los pagos superiores a 25 libras. En los hechos, si no en la ley, la libra esterlina comenzaba a ligarse con el oro, sellando de golpe un nuevo acuerdo con la estabilidad.

Todos estos hechos son conocidos, pero, ¿cuáles son sus razones? La valorización constante del oro, que está en la base del fenómeno, se vincula directamente con de-

cisiones gubernamentales y sólo con ellas. Entonces, ¿a qué política, a qué necesidad de la economía respondió esa valorización? De hecho, favorecer el oro era desencadenar movimientos en sentido contrario de la plata. Personalmente, siempre he pensado que, en el antiguo sistema monetario, una moneda sobrevalorizada se convertía en una especie de «mala» moneda, capaz de expulsar a la buena. Esta extensión de la seudo ley de Cresham simplifica la explicación. Cuando Inglaterra atrae al oro, precipita fuera de ella el metal blanco, tanto en dirección a los Países Bajos como en la del Báltico, Rusia, el Mediterráneo, el Océano Indico y la China, donde dicho metal será la condición *sine qua non* de los intercambios. Venecia no procedía de otra manera para facilitar la transferencia del metal blanco hacia Levante, indispensable para la prosperidad de sus tráficos. Por otra parte, Inglaterra sólo podría ser impelida por esa vía desde que, victoriosa en Portugal, después del Tratado de lord Methuen (1703), se halló conectada con el oro de Brasil. ¿No eligió entonces el oro a la plata, aun sin saberlo? ¿Y no calzó, en este juego, botas de siete leguas?

Además, probablemente no es por azar por lo que, en el momento en que una inversión de su balanza comercial con Portugal interrumpe o disminuye el aflujo de oro brasileño, Inglaterra se dirige ya hacia la etapa que lógicamente debía seguir: la del papel. En efecto, en la medida en que, poco a poco, llega al centro del mundo, ella, como la Holanda de la gran época, tiene menos necesidad de los metales preciosos; un crédito fácil, casi automático, multiplica sus medios de pago. Así, en 1774, en vísperas de la guerra «americana», Inglaterra ve y deja escapar hacia el extranjero tanto sus piezas de oro como las de plata. Tal situación, anormal a primera vista, no la perturba: la mayor parte de la circulación ya se realiza, en ella, por los billetes del Banco de Inglaterra y de los bancos privados; el oro y la plata han pasado a ser, exagerando un poco, potencias secundarias. Y si el «papel» (es palabra cómoda, por su brevedad, que empleaban desde hacía tiempo los ingleses y que tanto irritaba a Isaac de Pinto)[288] ha ocupado este lugar decisivo es porque Inglaterra, al destronar a Amsterdam, se ha convertido en el punto de confluencia de los intercambios del universo, y el universo, si puede decirse así, se contabiliza en ella. Las ferias, antiguos lugares de confluencia, habían ofrecido concentraciones análogas, y el crédito se instaló en ellas por encima del metálico. Inglaterra no hace más que dar nuevas dimensiones a soluciones antiguas; así, la vemos más inundada de papel que las ferias de Besançon y tanto como la misma plaza de Amsterdam.

En esta vía, forzosamente iban a tomarse nuevas decisiones. En 1797, las dificultades monetarias no dejan de aumentar: la guerra exige exportaciones enormes de metálico hacia el Continente, al que es necesario levantar contra Francia a fuerza de dinero. Con la muerte en el alma, temiendo las consecuencias de su acto, Pitt[289], ordinariamente tan seguro de sí mismo, consigue que el Parlamento acepte la no convertibilidad a corto plazo de los billetes del Banco de Inglaterra. Ahí es donde comienza un nuevo milagro: el *Bank Restriction Act* que establecía el curso forzoso de los billetes fue decretado sólo por seis semanas. Ahora bien, permanecería en vigor durante veinticuatro años sin que se produjese ningún verdadero quebranto. Los billetes, a los que nada —en principio— garantizaba, continuaron circulando, y sin ninguna baja en su cotización con respecto a la moneda metálica, al menos hasta 1809-1810. Durante un cuarto de siglo, hasta 1821, Inglaterra, adelantándose a su tiempo, vivió bajo el régimen monetario que conocemos hoy. Un francés que residió en Inglaterra durante las Guerras Napoleónicas incluso decía que no había visto jamás, en todos esos años, ni una sola guinea de oro[290]. Así se atravesó, sin muchos perjuicios, una crisis que, en sí, era excepcionalmente difícil.

Tal éxito dependió de la actitud del público inglés, de su civismo, de la confianza que depositaba desde hacía mucho tiempo en su sistema monetario que siempre había



En el Sobo, a fines del siglo XVIII, un rebaño de bueyes y carneros. (Foto Snark. International.)

Las orillas del Támesis en Londres hacia fines del siglo XVIII. (Colección Viol.





Un barrio elegante de Londres. Grosvenor Square, hacia 1790. (Foto Snark International.)



buscado la estabilidad. Pero tal confianza se fundaba también en la seguridad y la certidumbre que da la riqueza. La garantía del papel moneda, indudablemente, no era el oro ni la plata, sino la enorme producción de las Islas Británicas en el trabajo. Con las mercancías creadas por su industria y con el producto de su comercio de redistribución la Isla paga a sus aliados europeos los fabulosos subsidios que le permitirán derribar a Francia, mantener una flota fantástica para la época y ejércitos que, en Portugal y en España contribuirán a invertir la situación contra Napoleón. En esa época, ningún otro país hubiese sido capaz de hacer lo mismo. Como dice un testigo lúcido, en 1811, no había lugar en el mundo de entonces para dos experiencias de esta clase[291] Y, quizá, es exacto.

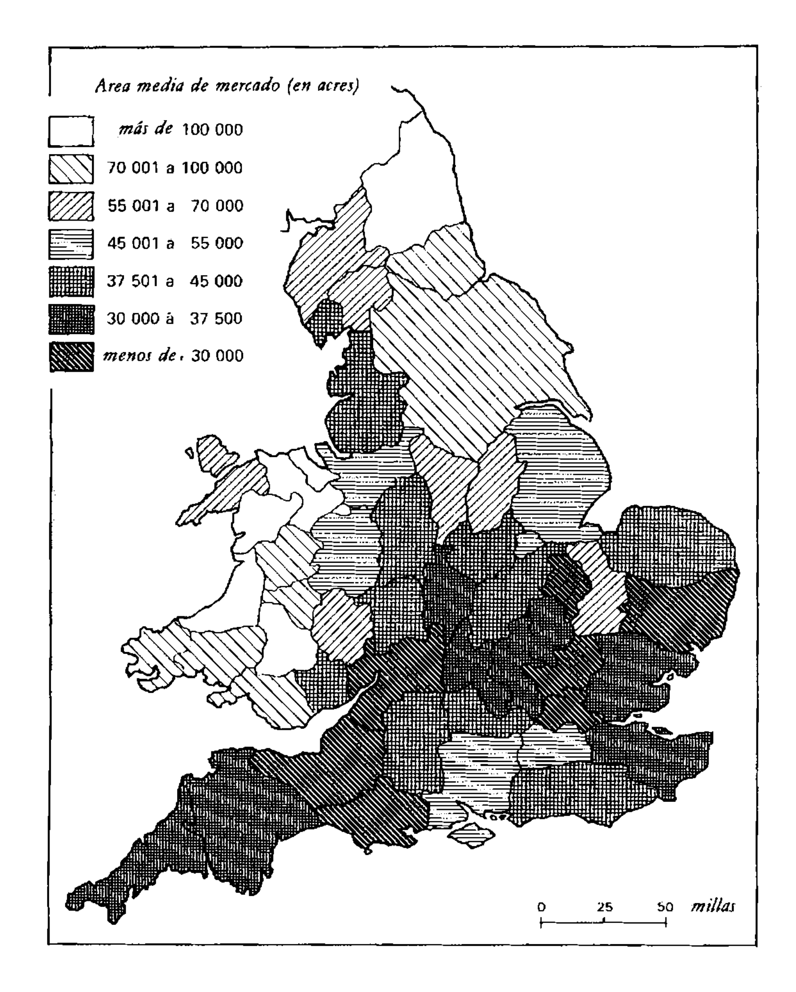
Pero, finalmente, confesemos que si, retomando la historia de la libra esterlina en su conjunto, cada episodio resulta claro, explicable, lo asombroso es el rumbo de la línea recta, como si los ingleses, tan pragmáticos, hubiesen tenido conocimiento, desde 1560, de la buena ruta del futuro. Nadie puede creer eso. Entonces, es menester ver en ello el resultado repetido de la tensión agresiva de un país constreñido por su insularidad —la isla que debe defender—, por su esfuerzo para horadar el mundo, por su clara noción del adversario que debe derribar: ¿Amberes, Amsterdam, París? ¿La estabilidad de la libra? Un instrumento de combate.

Londres crea el mercado nacional y es creado por él

¡Qué papel ha desempeñado Londres en la grandeza británica! Ha construido y orientado a Inglaterra de la A a la Z. Su pesadez y su desmesura hacen que las otras ciudades existan apenas como metrópolis regionales: todas, salvo quizás Bristol, están a su servicio. «En ningún otro país de Occidente —señala Arnold Toynbee— una sola ciudad ha eclipsado tan totalmente a las demás. A finales del siglo XVII, cuando la población de Inglaterra era insignificante en comparación con la de Francia o Alemania e inferior a la de España o Italia, Londres era ya, con toda probabilidad, la ciudad más grande de Europa»[292]. Hacia 1700, tenía alrededor de 550.000 habitantes, o sea, el 10% de la población inglesa. A pesar de las reducciones sombrías y repetidas de las epidemias y de la peste, su ascenso fue constante y espectacular. Así, a diferencia de Francia, que, demasiado vasta, dividida en su propio perjuicio, tironeaba entre París y Lyon, Inglaterra sólo tuvo una cabeza, pero enorme.

Londres equivale a tres o cuatro ciudades juntas: la City, que es la capital económica; Westminster, residencia del rey, el Parlamento y los ricos; las orillas, que río abajo sirven de puerto y donde se alínean los barrios populares; finalmente, en la orilla izquierda del Támesis, el barrio de Southwark, de calles estrechas y donde se encuentran, particularmente, los teatros: el *Cisne*, la *Rosa*, el *Globo*, la *Esperanza*, el *Toro Rojo*, etcétera (17 en 1629, mientras París, por la misma época, sólo tenía uno)[293].

Todo el espacio económico inglés se somete a la realeza de Londres. La centralización política, la potencia de la monarquía inglesa, la elevada centralización de la vida mercantil, todo contribuye a la grandeza de la capital. Pero esta grandeza es en sí misma la organizadora del espacio que domina y donde crea los vínculos múltiples de la administración y el mercado. N. Gras piensa que Londres tiene sobre París un largo siglo de adelanto en lo que concierne a la organización de su esfera de abastecimiento[294]. Su superioridad se debe aún más al hecho de ser un puerto muy activo (al menos las cuatro quintas partes del comercio exterior de Inglaterra), a la par que está en la cúspide de la vida inglesa, sin ceder en nada a París como enorme máquina parásita,

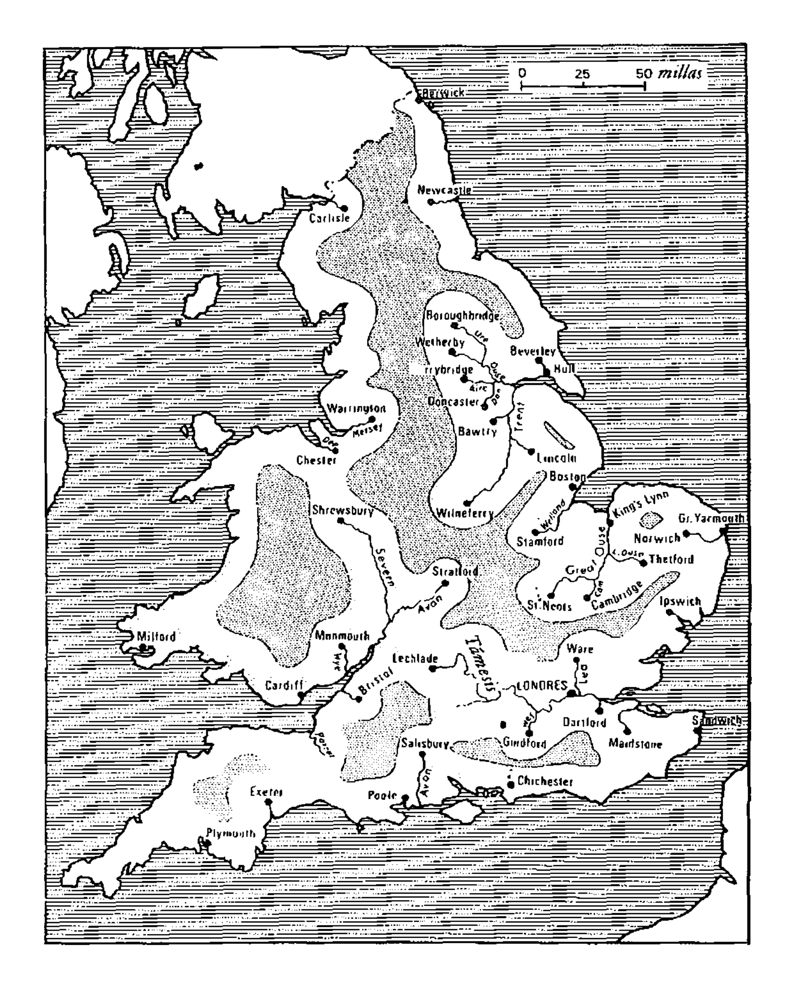


37 LAS ZONAS DE MERCADO DENSAS ESTAN AL ALCANCE DE LONDRES

Este mapa (tomado de The Agrarian History of England..., *p. p. Joan Thirsk, IV, 1967, p. 496) muestra hasta qué punto la ciudad de Londres ha creado en torno a ella una zona de intercambios estrechos y acelerados. A partir del sur de Inglaterra y de la capital, el mercado nacional se modernizó.*

de lujo, de despilfarro y también, pues todo está relacionado, de creación cultural. En fin y sobre todo, el casi monopolio de la exportación y la importación del que Londres gozó desde muy pronto le da el control de todas las producciones de la Isla y de todas las redistribuciones: la capital es, para las distintas regiones inglesas, una estación central de clasificación. Todo llega a ella y todo sale de nuevo, o bien hacia el mercado exterior, o bien hacia el interior.

Si se desea sondear en todo su valor este trabajo londinense de instalación y creación de un mercado nacional, nada hay equiparable a una relectura del *Tradesman* de Daniel Defoe. Su observación es tan precisa, llevada hasta los menores detalles, que, si bien no aparecen las palabras *mercado nacional,* la realidad de este mercado, su uni-



38. MERCADO NACIONAL Y VIAS NAVEGABLES (1660-1700)

El mapa de T. S. Willan (en: River Navigation in England 1600-1750, *1964), que refleja una situación anterior a la «locura de los canales» y los grandes acondicionamientos de los cursos de agua, indica el trazado de los ríos* sólo en su parte navegable *y señala en gris todo el territorio que está alejado en más de 15 millas de una vía de comunicación acuática. Si se compara este mapa con el precedente, casi se tiene la impresión de que es su fotografía en negativo. Tanto como la atracción de la capital y como la red de cabotaje, las vías de agua han colaborado en la creación del mercado nacional. A finales del siglo XVIII, la zona marginada señalada en negro casi desaparecerá con los progresos de la circulación.*

dad, la imbricación de sus intercambios y la acentuación de una división del trabajo que opera sobre grandes espacios se impone como una evidencia; y es un espectáculo instructivo.

Si se exceptúa el importantísimo cabotaje dedicado al transporte del carbón de Newcastle y de mercancías pesadas, la circulación, que, antes de los canales, sólo puede utilizar las partes navegables de los ríos, es esencialmente terrestre; se efectúa por carretas, caballos de albarda e incluso sobre las espaldas de innumerables vendedores ambulan-

tes[295] Y todo este movimiento converge sobre Londres y se dispersa a partir de Londres. Sin duda, «las gentes de Manchester, aparte de su riqueza, son entonces una especie de vendedores ambulantes que transportan ellos mismos, por todas partes, sus mercancías [sin pasar por un intermediario], para entregarlas a los tenderos, como hacen ahora también los manufactureros de Yorkshire y de Coventry»[296]. Pero en la época que describe Defoe (hacia 1720) estos lazos directos entre el productor y el revendedor de provincia son un hecho nuevo que va a atravesar y complicar los vínculos de los circuitos ordinarios. *Generalmente,* dice Defoe, una vez terminado en tal o cual condado alejado de Londres, el producto manufacturado se envía a Londres, a un *factor* o *warehouse keeper,* y éste lo vende al tendero londinense para su venta al detalle, al *merchant* exportador, o bien al mayorista, que lo redistribuirá por las diversas regiones de Inglaterra, para su venta al por menor. Así, el propietario de ovejas que vende los vellones y el tendero que vende lo: paños «son el primero y el último *tradesmen* implicados en este proceso. Y cuantas más manos haya empleadas al paso por la fabricación, el transporte o la venta del producto, tanto mejor será para el *public stock of the nation because the employment of the people is the great and main benefit of the nation»*[297] Y como si su lector todavía no hubiese comprendido cabalmente las ventajas de una economía de mercado distribuidora de trabajo y, por ende, de empleo, Daniel Defoe vuelve sobre sus pasos y pone un ejemplo, el de una pieza de *broad cloth* fabricado en Warminster, en el Wiltshire: el fabricante *(clothier)* la envía mediante un transportador *(carrier)* a Londres, a Mr. *A,* corredor de Blackwell Hall, encargado de su venta; dicho corredor la vende a Mr. *B, woolen draper,* mayorista encargado de revenderla y que la enviará por tierra a Mr. *C,* tendero de Northampton. Este la venderá al detalle por cortes a gentilhombres rurales. Finalmente, son estos transportes hacia Londres y que luego regresan desde Londres los que forman la red esencial constitutiva del mercado inglés. Pues todas las mercaderías, incluidos los productos de la importación, circulan así por las rutas inglesas, más animadas que las de Europa, sostiene Daniel Defoe. Por todas partes, en las menores ciudades, incluso en las aldeas, «nadie se contenta ahora con las manufacturas locales. Se desean los productos de todas partes»[298], los tejidos ingleses de las otras provincias y los de las Indias, el té y el azúcar... Sin duda, el mercado inglés se nos presenta como una unidad viva desde comienzos del siglo XVIII, es decir, muy precozmente. Además, fue en el primer cuarto de siglo cuando se hicieron enormes inversiones (hablando relativamente), que llevaron a 1.160 *miles* a la red de los ríos navegables y pusieron la mayor parte del país a 15 *miles* a lo sumo de un transporte por agua[299] Y no es de asombrarse que las rutas siguiesen el mismo proceso. Defoe, en 1720, remite al pasado las rutas intransitables[300] en invierno, es decir, intransitables para los carruajes, pues las acémilas circulaban en todas las estaciones en el siglo XVII. Cabe asombrarse aún menos de que los mercados que almacenan, venden y revenden se organicen rápidamente, pese a todas las reglamentaciones oficiales, y de que los intermediarios a menudo ni siquiera vean —lo cual es casi una prueba de perfección— las mercancías con las que trafican. En Londres, hacia mediados del siglo, el mercado del trigo está dominado por una quincena de factores que no vacilan, a veces, en almacenar su trigo en Amsterdam, donde el almacenamiento (que varía con las tasas de interés del dinero) cuesta menos caro que en Inglaterra. Otra ventaja: el trigo que sale cobra la prima a la exportación establecida por el gobierno inglés, y si hay escasez en Inglaterra, el cereal retorna a ella sin pagar ningún derecho de entrada[301]. Todo esto indica una complejidad creciente del mercado interior en el curso del siglo XVIII.

A comienzos del siglo siguiente, en 1815, un antiguo prisionero de guerra que había permanecido largo tiempo en Inglaterra hace una observación esclarecedora: «Si bien todos los intereses de Inglaterra se concentran en la ciudad de Londres, convertida

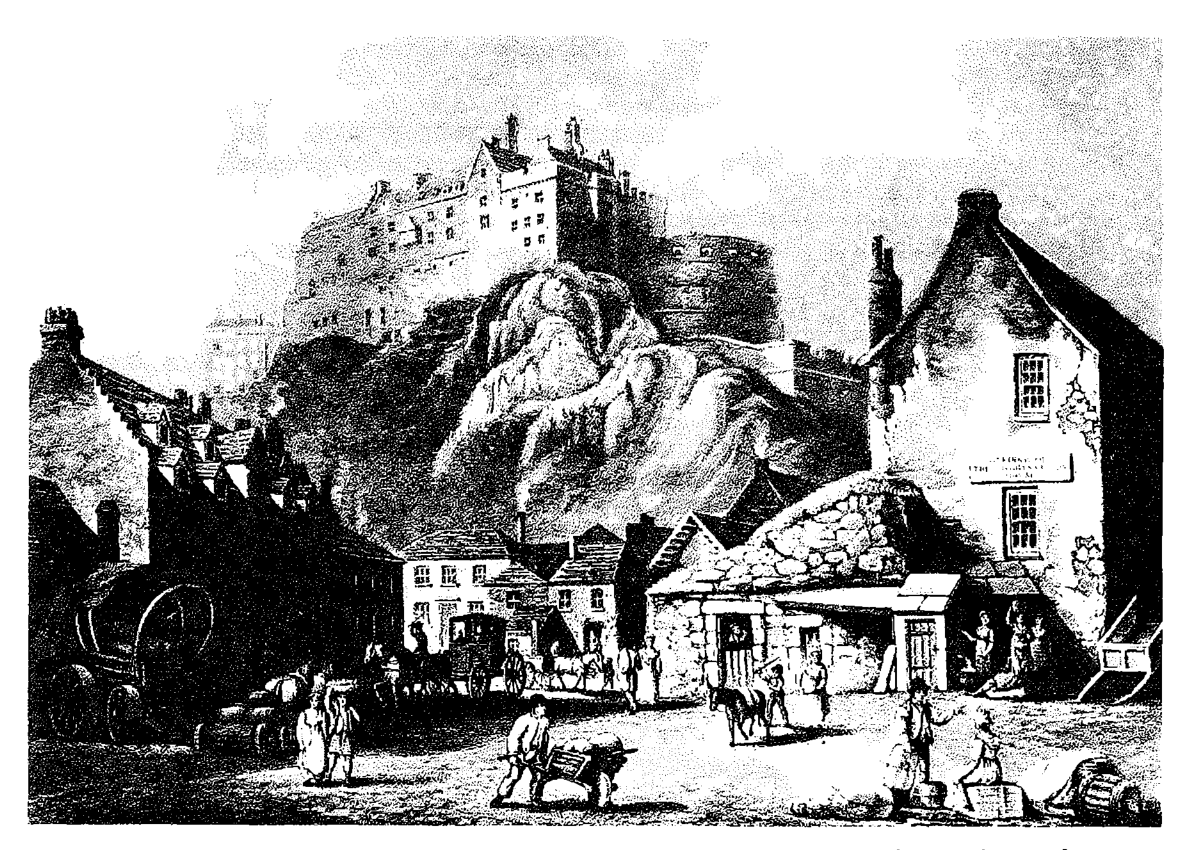
hoy en el centro de reunión de todos los negocios, puede decirse también que Londres está en toda Inglaterra»[302], es decir, que las mercancías en venta en Londres, salidas de todos los puntos de Inglaterra y del mundo, lo están en todos los mercados y ciudades de los condados. La uniformidad de la indumentaria, sobre todo la femenina, y la ubicuidad de las modas son buenos indicadores de la reducción del espacio económico inglés a la unidad. Pero hay otras pruebas, como la difusión de los bancos por el país. Los primeros *landbanks* aparecen en 1695[303], modestos aún, pues la masa entera de sus billetes, en ese año, asciende a 55.000 libras esterlinas solamente. Pero es un comienzo significativo, pues el crédito de ordinario aparece, en última instancia, al final de una evolución económica previa que lo ha hecho posible y necesario. Y, sobre todo, los *landbanks* van a multiplicarse, ligados a los bancos de Londres y al Banco de Inglaterra, creado en 1694. En el plano del crédito, hay unificación y satelización de las economías provinciales.

Sin embargo, es menester afirmar que, si bien Londres puso los cimientos de un mercado nacional coherente, luego éste se desarrolló y creció por sí solo. En el siglo XVIII, a diferencia del siglo anterior, los centros manufactureros de provincia y los puertos, particularmente los que se ocupaban del comercio de esclavos y de productos coloniales, Liverpool y Bristol, por ejemplo, o Glasgow, tuvieron un desarrollo rápido[304]. Y la prosperidad general es reforzó. En el conjunto de las Islas Británicas, Inglaterra es ya un mercado nacional de textura apretada. En Europa no se encuentra ningún caso comparable. Entonces, poco antes o poco después, este peso excepcional va a hacerse sentir en las Islas Británicas enteras y a transformar su economía en función de Inglaterra.

Cómo Inglaterra se convirtió en Gran Bretaña

Al norte y al este, Inglaterra limita con regiones montañosas, de acceso difícil, pastoriles ante todo, durante largo tiempo muy pobres, poco pobladas, por celtas refractarios, en general, a la cultura inglesa. Imponerse a tales vecinos fue el proceso crucial de la historia interior de las Islas Británicas. Una empresa que no podía admitir más que malas soluciones, las de la fuerza. Como es lógico, la política ha precedido aquí a la economía y ésta se ha contentado durante mucho tiempo con éxitos limitados, incluso puntuales. En Cornualles, sólo el estaño cayó desde muy pronto en manos de los negociantes de Londres[305]. En el País de Gales, reconquistado en 1536, la exportación del ganado en pie hacia Londres sólo adquirió importancia después de 1750[306], y el país no se transformará verdaderamente más que con la industria pesada, introducida allí por los ingleses en el siglo XVI. Pero las dos grandes partes se volvieron, como podía preverse, en dirección a Escocia, donde el curso de las cosas fue en definitiva inesperado, y hacia Irlanda, donde Inglaterra no ha cesado jamás de explotar una colonia al alcance de la mano.

En principio, Escocia estaba hecha para conservar su autonomía y escapar a la «imaginación», incluso elemental. Era vasta, en total la mitad de Inglaterra, montañosa, pobre, separada de su vecina por regiones de travesía difícil. Todo un pasado de luchas encarnizadas la predisponía a decir que no, a resistir. Y además, aún después de 1603, cuando Jacobo VI de Escocia hereda el trono de Isabel y se convierte en Jacobo I de Inglaterra, reuniendo así en la misma cabeza las coronas de los dos países, conserva un gobierno y un Parlamento de los que puede decirse que tenían una debilidad relativa, pero que continuaron existiendo[307]. De igual modo, continuaron existiendo una fron-



Edimburgo en el siglo XVIII, plaza del Grassmarket. El carruaje de la izquierda está a la entrada de la puerta oeste de la ciudad. Al fondo, el castillo. Edinburgh Public Library. (Fotografía de A. G. Ingram ltd.)

tera y aduanas entre Escocia e Inglaterra, pero si ellas dan a la primera la posibilidad de protegerse contra las importaciones intempestivas, también permiten a la segunda prohibir la entrada en su territorio del ganado y los tejidos de lino de Escocia, así como el acceso a las colonias inglesas a los marinos de Edimburgo, Glasgow o Dundee...

Escocia, en el siglo XVII, es un país pobre. Sería irrisorio compararla ni por un instante con Inglaterra. Su economía es arcaizante, su agricultura tradicional, y un hambre mortífera sigue demasiado a menudo a las malas cosechas, por ejemplo, en 1695, 1696, 1698 y 1699. «Nunca sabremos cuántas personas han muerto [en estos años]: los contemporáneos hablan de la quinta o de la cuarta parte de la población, incluso de la tercera parte o más en ciertas regiones donde los habitantes murieron o huyeron»[308].

Sin embargo, una economía exterior anima a los puertos, como Leith, el puerto de Edimburgo, o Aberdeen, Dundee o Glasgow, o a una multitud de pequeñas bahías de donde salen muchas embarcaciones de pequeño tonelaje, con destinos diversos: Noruega, Suecia, Dantzig, Rotterdam, Veere, Ruán, La Rochela, Burdeos, a veces Portugal y España. Son barcos audaces, a menudo los últimos en volver a atravesar el estrecho de Sund hacia el oeste, antes de los hielos del invierno. Marinos y comerciantes de Escocia interrumpían a veces sus viajes para establecerse en el extranjero, se tratase de las-

timosos *skottars*, que siguieron siendo vendedores ambulantes, o de burgueses prósperos que habían hecho fortuna en Estocolmo, en Varsovia o en Ratisbona[309]. Una vida mercantil animaba las ciudades marítimas de las *Lowlands*, y esta actividad marítima de mediocre volumen no cesaba de crecer. Los comerciantes de Edimburgo y de Glasgow (todos autóctonos, lo que es un signo, para nosotros, de salud mercantil) son emprendedores, pese a la pequeñez de sus capitales. Esto explica la formación, en 1694, pero también el fracaso final, de una Compañía Escocesa de Africa que buscó en vano capitales en Londres, en Hamburgo y en Amsterdam[310]. Los intentos de implantar una colonia escocesa en las orillas del istmo de Darién, en 1699, fueron igualmente vanos. Inglaterra, lejos de favorecerlos, los vio fracasar con alivio[311] En Escocia, el fracaso tuvo características de un duelo nacional.

Fue probablemente con la esperanza de una apertura de los mercados inglés y americano por lo que la unión política con Inglaterra fue votada, por una mayoría de tres o cinco votos, en el Parlamento de Edimburgo, en 1707. El cálculo, si lo hubo, no era falso, pues paradójicamente, como ha demostrado Smout, la dependencia política creciente de Escocia no se tradujo en una sujeción económica, una «marginación». De una parte, porque, al convertirse casi en una provincia inglesa, gozaría de todas las ventajas comerciales que tenían en el exterior los británicos y porque sus comerciantes estuvieron en condiciones de aprovechar la ocasión; de otra parte, porque nada de lo que poseía tenía para Inglaterra un interés económico particular que hubiese originado una dominación imperiosa. Sin embargo, la prosperidad y la reactivación previstas no fueron inmediatas. Fue necesario tiempo para poder aprovechar la oportunidad de comerciar a través del «Imperio» Inglés, América del Norte, las islas de las Antillas e incluso las Indias, donde tantos escoceses van a buscar fortuna para gran irritación de los ingleses oriundos. Sólo al avanzar el siglo XVIII, y en su segunda mitad, se desarrollan francamente las exportaciones y la industria. El éxito no fue por ello menos patente. Se produjo primero el desarrollo de un gran comercio de ganado en pie, los precios a la producción aumentaron un 300% entre 1740 y 1790, en razón del aprovisionamiento de las flotas inglesas. De igual modo, la exportación de lana aumentó, favorecida, también, por el ascenso de los precios. Esto originó transformaciones lógicas, si no siempre beneficiosas, pues la tierra adquirió más valor que el trabajo, la ganadería se expandió a expensas de la labranza y de las tierras colectivas. En fin, después de 1760, Escocia se asocia con vigor y originalidad a la transformación industrial de Inglaterra. Y el ascenso de sus manufacturas de lino, luego de algodón, apoyadas en un sistema bancario que los ingleses juzgaban a menudo superior al suyo, y el progreso de sus ciudades proporcionan finalmente a la agricultura una demanda suficiente para promover su tardía pero eficaz transformación. El «progreso», la palabra favorita del Siglo de las Luces, es la consigna en toda Escocia. Y «todas las clases de la sociedad son conscientes de la fuerza viva que las lleva hacia una sociedad más rica»[312].

Sin ninguna duda, hubo un *take off* de Escocia: «Si Escocia no prosperarse —escribe un autor hacia 1800—, Glasgow no crecería tan considerablemente como lo hace, el recinto de Edimburgo no habría aumentado al doble desde hace treinta años y no se erigiría en ella, en este momento, una ciudad totalmente nueva cuya construcción ocupa a cerca de diez mil obreros extranjeros»[313]. Esta evolución, tan diferente del modelo irlandés del que luego hablaremos, ¿obedece a un simple cúmulo de circunstancias? ¿A la iniciativa y la experiencia de sus comerciantes? ¿Al hecho, señalado por Smout, de que su crecimiento demográfico, al menos en las Lowlands, ha sido moderado y no ha borrado, como en tantos países subdesarrollados de hoy, los beneficios del crecimiento económico? Sin duda, a todo eso simultáneamente. Pero, ¿no hay que pensar también que Escocia no chocó, como Irlanda, con una visceral hostilidad de Inglaterra? ¿Que Escocia no era completamente céltica, que en su región más rica, las

Lowlands, las tierras bajas que se extienden de Glasgow a Edimburgo, se habla inglés desde hace mucho tiempo, cualquiera que haya sido la razón exacta de esta anglificación. El inglés podía tener la impresión de estar allí como en su casa. En las Highlands, por el contrario, hablan el gaélico (en el extremo norte incluso se halla una región donde se ha conservado el dialecto noruego). Ahora bien, es cierto que el crecimiento escocés no ha hecho más que acentuar la separación entre la región alta y la baja. Se podría decir que el límite que, en el siglo XVIII, separaba a una Inglaterra cada vez más rica de una Escocia que se empobrecía relativamente se trasladó de algún modo de la frontera anglo-escocesa a la frontera de las Highlands.

En Irlanda, la situación es muy diferente: en el siglo XII, los ingleses se instalaron en el *Pale*[314] como más tarde en sus colonias de América. Los irlandeses son sus enemigos, los indígenas a los que se desprecia y se teme a la vez. De allí las incomprensiones, mucho descaro y horrores cuyo siniestro balance ya no es necesario realizar: los historiadores ingleses lo han hecho con lucidez y honestidad[315]. Es cierto, como dice uno de ellos, que «los irlandeses fueron, con los negros vendidos como esclavos, las grandes víctimas del sistema que aseguró a Gran Bretaña su hegemonía mundial»[316].

Pero lo que nos interesa aquí no es la colonización del Ulster ni la «farsa» de un sedicente gobierno irlandés establecido en Dublín (cuya ficción será destruida, además, en 1801, por la unión del Parlamento Irlandés con el Parlamento de Londres»; es la sujeción irlandesa al mercado inglés, sujeción total que hizo del comercio con Irlanda, «a todo lo largo del siglo XVIII, [...] la rama más importante de los tráficos ingleses allende los mares»[317]. La explotación se organiza a partir de los dominios de anglo-irlandeses de religión protestante, que confiscaron en su beneficio las tres cuartas partes de la tierra irlandesa. De una renta de cuatro millones de libras, la Irlanda rural paga a los propietarios ausentes un canon anual de 800.000 libras; antes de terminar el siglo XVIII, llegará al millón. En estas condiciones, el campesinado irlandés se ve reducido a la miseria, tanto más cuanto que es afectado por una demografía creciente.

E Irlanda se hunde en una situación de región «periférica»: en ella se suceden los «ciclos», en el sentido en que Lucio de Azevedo[318] emplea esta palabra con respecto a la economía brasileña. Hacia 1600, como está cubierta de bosques, se convierte, en beneficio de Inglaterra, en proveedora de madera y desarrolla, siempre en provecho de sus amos, una industria del hierro que se extinguirá por sí sola cuando la isla, cien años más tarde, quede completamente talada. Entonces, frente a las exigencias crecientes de las ciudades inglesas, Irlanda se especializa en la ganadería y la exportación de carnes saladas de vaca y de cerdo y de toneladas de mantequilla, pues el mercado inglés, abastecido por el País de Gales y Escocia, se cierra a la exportación de ganado en pie desde la isla vecina. El puerto esencial de esta enorme exportación es el de Cork, en la Irlanda del Sur: abastece a la vez a Inglaterra, a las flotas inglesas, a las islas azucareras de las *West Indies* y a las flotas de las naciones occidentales, particularmente a las de Francia. En 1783, en Cork, durante la estación «que abarca octubre, noviembre y diciembre», casi 50.000 cabezas de ganado mayor son sacrificadas, a las que se añaden por igual valor «los cerdos que se matan en la primavera», sin contar los aportes de otros mataderos[319] Los comerciantes europeos están a la espera de los precios que se fijarán, una vez terminada la estación, para los barriles de carne de vaca o de cerdo salado, los quintales de tocino, la manteca de cerdo, la mantequilla y el queso. El curioso obispo de Cloyne, al enumerar las cantidades prodigiosas de carne de vaca, carne de cerdo, mantequilla y queso exportadas anualmente por Irlanda, se «pregunta cómo un extranjero podría concebir que la mitad de los habitantes se mueran de hambre en un país donde abundan tanto los víveres»[320]. Pero estos víveres no están destinados de ninguna manera al consumo interior, como en Polonia el trigo no era consumido por los campesinos que lo producían.

En los últimos decenios del siglo, la carne salada de Irlanda sufre la competencia de las exportaciones rusas, vía Arjánguelsk, y más aún de los envíos provenientes de las colonias inglesas de América. Es entonces cuando apunta un «ciclo» del trigo. Un cónsul francés escribe desde Dublín, el 24 de noviembre de 1789: «Las personas más ilustradas a las que he podido consultar [...] consideran el comercio de la carne salada como perdido para Irlanda, pero lejos de lamentarse por ello, ven con satisfacción que los grandes propietarios se vean obligados por su propio interés a cambiar el sistema de explotación que ha prevalecido hasta ahora y a no abandonar sólo al pastoreo de los animales terrenos inmensos y fértiles que, si se cultivan, pueden proporcionar empleo y subsistencia a un número mucho mayor de habitantes. Esta revolución ha comenzado ya *y se efectúa con una rapidez inconcebible*. Irlanda, antaño dependiente de Inglaterra para el trigo que consume su capital [Dublín], *única parte de la isla donde se conocía de alguna manera este alimento*, está en condiciones, desde hace algunos años, de exportarlo en cantidades considerables»[321]. Se sabe que, anteriormente exportadora de trigo, Inglaterra, con el aumento de su población y los comienzos de su industrialización, se convirtió en un país importador de cereales. El ciclo del trigo se mantendrá en Irlanda hasta la supresión de las *Corn Laws*, en 1846. Pero, en sus comienzos, la exportación cerealera fue una proeza que recuerda la situación polaca en el siglo XVII. «Los irlandeses —explica nuestro informador— sólo están en condiciones de exportar [trigo, en 1789] porque la mayoría de ellos no lo consumen: no es lo superfluo lo que sale del país, sino lo que, en cualquier otra parte, sería considerado como lo necesario. La gente se contenta, en las tres cuartas partes de esta isla, con patatas, y, en la parte norte, con avena mondada, de la que hacen tortas y gachas. Así, un pueblo pobre pero acostumbrado a las privaciones alimenta a una nación [Inglaterra] que tiene muchas más riquezas naturales que él»[322]. Si nos atenemos a las estadísticas de su comercio exterior, en las que figuran, además de la pesca del salmón, la caza fructífera de la ballena, las grandes exportaciones de telas de lino, cuya manufactura comenzó a mediados del siglo, el balance dejaría a Irlanda, en 1787, un beneficio de un millón de libras esterlinas; es, en realidad, lo que paga, en promedio, a los propietarios anglosajones.

Pero para Irlanda, como para Escocia, se presenta una oportunidad con la Guerra Americana. El gobierno de Londres multiplica por entonces las promesas, suprime, en diciembre de 1779 y en febrero de 1780, cierto número de restricciones y prohibiciones que limitaban el comercio irlandés, autoriza las relaciones directas con América del Norte, las Indias Occidentales y Africa, y permite a los súbditos irlandeses del rey su admisión en la *Levant Company*[323]. Cuando la noticia llega a París, se dice a gritos que una «revolución [...] acaba de producirse en Irlanda»; el rey de Inglaterra «va a ser infinitamente más poderoso de lo que ha sido nunca [...] y [de todo eso] Francia [...] seguramente será la víctima, si no pone obstáculos inmediatamente a ese prodigioso aumento de potencia. Hay un medio de lograrlo; helo aquí: poner un nuevo rey en Irlanda»[324].

Irlanda se benefició con esas concesiones. La industria del lino, que quizás ocupaba a la cuarta parte de la población, se desarrolló aún más. La *Gazette de Francia* anuncia el 26 de noviembre de 1783 que Belfast ha exportado a América y las Indias 11.649 piezas de tela que ascendían a 310.672 varas, y que, seguramente exagerando, «dentro de poco, las ciudades de Cork y de Waterford, en Irlanda, harán más comercio que Liverpool y Bristol». En 1785[325], el segundo Pitt incluso tuvo la inteligencia de proponer la total liberación económica de Irlanda, pero la Cámara de los Comunes le opuso su hostilidad y, según su costumbre, comprobado ese obstáculo, el primer ministro no se obstinó. Sin duda, perdió entonces una gran oportunidad, pues poco después, con la Revolución Francesa y las incursiones militares que organizó en la Isla, el drama se instaló

de nuevo en Irlanda. En cierta manera, todo volvió a comenzar. Tan cierto es esto que, según la frase de Vidal de la Blache[326], Irlanda, demasiado cercana a Inglaterra como para escapar de ella, demasiado vasta para ser asimilada, fue sin cesar víctima de su posición geográfica. En 1824, se creó la primera línea de naves de vapor entre Dublín y Liverpool, que pronto tendrá 42 barcos en servicio. «Antaño —dice en 1834 un contemporáneo— se ponía, por término medio, una semana para la travesía entre Liverpool y Dublín; hoy sólo es cuestión de unas horas»[327]. He aquí a Irlanda más cerca que nunca de Inglaterra, a su merced.

Si volvemos, para concluir, a nuestro verdadero debate, se aceptará sin mayor dificultad que el mercado de las Islas Británicas, salido del mercado inglés, esbozado desde tiempo atrás, se perfila con fuerza y nitidez a partir de la Guerra de América. Que ésta, desde tal punto de vista, marca una aceleración segura, un giro. Esto coincide con nuestras conclusiones anteriores, a saber, que Inglaterra se convirtió en el ama indiscutida de la economía-mundo europea hacia los años 1780-1785. El mercado inglés alcanzó, entonces, tres logros: el dominio de sí mismo, el dominio del mercado británico y el dominio del mercado mundial.

La grandeza inglesa y la deuda pública

Europa, a partir de 1750, pasa por el signo de la exuberancia. Inglaterra no constituye una excepción a la regla. Muchos son los signos de su evidente crecimiento, pero ¿cuáles destacar? ¿Cuáles clasificar en primer lugar? ¿La jerarquización de su vida mercantil? ¿La elevación excepcional de sus precios, esa carestía que, junto a sus defectos, tiene la ventaja de atraer hacia ella a «las producciones de los países extranjeros» y de hinchar sin respiro su demanda interior? ¿El nivel medio, la renta *per capita* de sus habitantes, que sólo es inferior al de la pequeña y riquísima Holanda? ¿El volumen de sus intercambios? Todo fue importante, pero la potencia de Inglaterra que iba a desembocar en una revolución industrial que nadie podía prever por entonces no obedece sólo a ese ascenso, a esa organización del mercado británico en expansión, ni solamente a una exuberancia que es propia de toda la Europa activa del siglo XVIII. Responde también a una serie de oportunidades particulares que la pusieron, sin que tuviese siempre conciencia de ello, en la vía de las soluciones modernas. ¿La libra esterlina? Una moneda moderna. ¿El sistema bancario? Un sistema que se forma y se transforma por sí mismo en un sentido moderno. ¿La deuda pública? Está anclada en la seguridad de la deuda a largo plazo o perpetua, según una solución empírica que se revelará como una obra maestra técnica de eficacia. Sin duda también es, retrospectivamente, el mejor signo de la salud económica inglesa, pues, por hábil que haya sido el sistema salido de lo que se ha llamado la revolución financiera inglesa, implicaba la liquidación puntual de los intereses sin fin exigibles de la deuda pública. No haber fallado nunca fue una hazaña tan singular como la de la estabilidad constantemente mantenida de la libra esterlina.

Tanto más cuanto que la opinión inglesa, hostil en su gran mayoría, hizo aún más difícil esa hazaña. Inglaterra, ciertamente, había pedido préstamos antes de 1688, pero a corto plazo, con intereses elevados pagados irregularmente y reembolsos más irregulares aún, efectuados a veces gracias a un nuevo empréstito. En resumen, el crédito del Estado no era de los mejores, sobre todo después de 1672 y las moratorias de Carlos II, quien no solamente no reembolsó a tiempo el dinero prestado por los banqueros, sino que también había suspendido el pago de los intereses (todo lo cual terminó, además,

en un proceso). Después de la Gloriosa Revolución y el acceso al trono de Guillermo de Orange, el gobierno, obligado a pedir empréstitos a todo tren y a tranquilizar a los prestamistas, emprendió, en 1692, una política de empréstitos a largo plazo (incluso se oye la palabra *perpetuo*) cuyo interés estaría garantizado por una renta fiscal especialmente designada. Esta decisión que, en la perspectiva del tiempo, se nos aparece como el comienzo de una política financiera hábil, de una rectitud sorprendente, en realidad fue improvisada en la confusión, en medio de remolinos y discusiones y bajo la fuerte presión de los acontecimientos. Todas las soluciones fueron intentadas sucesivamente: la tontina, las anualidades vitalicias, las loterías e incluso, en 1694, la creación del Banco de Inglaterra, que prestó inmediatamente, repitámoslo, todo su capital al Estado.

Para el público inglés, sin embargo, estas innovaciones se identificaban enojosamente con el *jobbing*, la especulación con las acciones, y no menos con las costumbres extranjeras que Guillermo de Orange llevó de Holanda con su equipaje. Se desconfiaba, escribe Jonathan Swift en 1713, de estas «*New Notions in Government, to which the King, who had imbibed his Politics in his own Country, was thought to give too much way*». La concepción holandesa según la cual «era interés del público estar endeudado», quizás valía para Holanda, pero no para Inglaterra, donde sociedad y política eran, sin embargo, diferentes[328]. Algunas críticas iban más lejos: ¿no buscaría el gobierno, con sus empréstitos, asegurarse el apoyo de los suscriptores y más aún de las firmas que aseguraban el éxito de estas operaciones? Además, esa posibilidad de inver-



Coffee House *en Londres, hacia 1700. Tomado de* Life and Work of the People of England. *(British Museum.)*

tir fácilmente a un interés más elevado que el interés legal, ¿no hacía una competencia enorme al crédito natural que animaba a la economía inglesa, en particular al comercio, en continua expansión? El mismo Defoe, en 1720, se lamenta de ese tiempo en que *«there were no bubbles, no stock-jobbing, ...no lotteries, no funds, no annuities, no buying of navy-bills and public securities, no circulating exchequer bills»*, en que todo el dinero del Reino se deslizaba como un vasto río comercial, sin nada que lo desviase de su curso ordinario[329]. En cuanto a pretender que el Estado tomase empréstitos para no cargar demasiado de impuestos a sus súbditos, ¡vaya una broma! Cada empréstito nuevo obligaba a crear un impuesto nuevo, una renta nueva para garantizar el pago de los intereses.

En fin, muchos ingleses se espantaban de las cifras monstruosas de las sumas tomadas en préstamo. En 1748, inmediatamente después de la Paz de Aquisgrán, que lo decepciona y lo mortifica, un inglés razonador[330] se lamenta de ver la deuda en la proximidad de los 80 millones de libras esterlinas. Este nivel, explica, parece ser «nuestro *nec plus ultra* y si se arriesgase un poco más, se estaría en peligro de caer en una bancarrota general». Sería llegar «al borde del precipicio y de la ruina». «No hace falta ser brujo —decía, además, David Hume hacia 1750— para adivinar cuál será la consecuencia. En efecto, no puede ser más que una de estas dos catástrofes: o la nación destruirá el crédito público, o el crédito público destruirá a la nación»[331]. Inmediatamente después de la Guerra de los Siete años, lord Northumberland confiaba al duque de Cumberland su inquietud por ver al gobierno «vivir al día, mientras Francia está en vías de restaurar sus finanzas, pagar sus deudas y poner en condiciones su flota»[332].

También el espectador extranjero se asombra del aumento, inverosímil a sus ojos, de la deuda inglesa, se hace eco de las críticas británicas, se burla del proceso que no comprende y, aún más a menudo, ve en él una gran debilidad, una política fácil y ciega que conducirá al país a la catástrofe. Un francés que había vivido durante mucho tiempo en Sevilla, el caballero Dubouchet, explicaba ya al cardenal Fleury en un largo informe (1739) que Inglaterra estaba aplastada por una deuda de 60 millones de libras esterlinas; ahora bien, «sus fuerzas son conocidas, se sabe cuáles son sus deudas, que no está en condiciones de pagar»[333]. En esta situación, la guerra —proyecto siempre acariciado— le sería fatal. Es una ilusión que se encuentra sin cesar en la pluma de los expertos en política. ¿No explica ella el pesimismo del libro que Accarias de Sérionne, un holandés, publica en Viena, en 1771, y que titula *La Riqueza de Inglaterra*, pero una riqueza que considera amenazada por la vida cara, el aumento de los impuestos, la extravagancia de la deuda y hasta el presunto descenso de la población? O veamos la nota socarrona que aparece en el *Journal de Genève* del 30 de junio de 1778: «Se acaba de calcular que, para pagar esta deuda nacional inglesa empleando una guinea por minuto, sólo quedaría completamente pagada en 272 años, nueve meses, una semana, un día y 15 minutos, lo que supone que la deuda es de 141.405.855 guineas.» Sin embargo, la guerra la hará aumentar luego aún más, para mofa de la incompetencia de los espectadores y los expertos. En 1824, Dufresne de Saint-Léon calculaba que «el capital de todas las deudas públicas de Europa... sube de 38 a 40 millones de francos, de los que sólo Inglaterra debe más de las tres cuartas partes»[334]. Por la misma época (1829), Jean Baptiste Say, severo también él con respecto al sistema de empréstitos inglés, estima ya «demasiado considerable» la deuda de Francia, «que, sin embargo, se eleva apenas a 4.000 millones»[335]. ¿Costará la victoria aún más que la derrota?

Estos observadores razonables, no obstante, se equivocaban. La deuda pública fue la gran razón de la victoria británica. Puso a disposición de Inglaterra enormes sumas, en el momento preciso en que tenía necesidad de ellas. Es Isaac de Pinto quien se muestra lúcido, cuando escribe (1771): «La exactitud escrupulosa e inviolable con la que estos intereses [los de la deuda] han sido pagados y la idea que se tiene del seguro par-

lamentario han afirmado el crédito de Inglaterra, hasta el punto de emitir empréstitos que han asombrado a Europa»[336]. Para él, la victoria inglesa en la Guerra de los Siete Años (1756-1763) fue consecuencia de ello. La debilidad de Francia, asegura, es la mala organización de su crédito. Y es también Thomas Mortimer quien tiene razón, en 1769, al admirar en el crédito público inglés «el milagro permanente de su política, que ha inspirado a la vez asombro y temor a los Estados de Europa»[337] Una treintena de años antes, George Berkeley lo celebraba como «la principal ventaja que Inglaterra tiene sobre Francia»[338]. Así, una pequeña minoría de contemporáneos vio claro y comprendió que había, en este juego peligroso, una movilización eficaz de las fuerzas vivas de Inglaterra, un arma temible.

Será solamente en los últimos decenios del siglo XVIII cuando la evidencia empezará a ser reconocida por todos, cuando el segundo Pitt podrá declarar ante los Comunes que en la deuda nacional «reposan el vigor e incluso la independencia de esta nación»[339]. Una nota escrita en 1774 decía ya que «jamás la nación inglesa, tan débil en sí misma, hubiera podido imponer sus leyes casi a toda Europa de no haber sido por su comercio, su industria y su crédito, existente sólo en los papeles»[340]. Fue la victoria de la riqueza artificial, habría dicho más de uno. Pero, ¿no es lo artificial la obra maestra misma de los hombres? En abril de 1782, en una situación difícil, casi sin salida, piensan Francia, sus aliados y muchos otros europeos, el gobierno inglés, que ha pedido un empréstito de tres millones de libras esterlinas, ¡se encuentra con que le ofrecen cinco! Sólo bastó una palabra a las cuatro o cinco grandes firmas de la plaza de Londres[341]. Lúcido como de costumbre, Andrea Dolfin, embajador de Venecia en París, escribía el año anterior a su amigo Andrea Tron, con respecto a la guerra emprendida contra Inglaterra: «Comienza un nuevo sitio de Troya, y probablemente terminará como el de Gibraltar. Conviene, sin embargo, admirar la constancia de Inglaterra, que resiste en tantas regiones a tantos enemigos. Sería ya tiempo de reconocer como desesperado el proyecto de derrocarla, y, por ende, la prudencia aconsejaría llegar a un acuerdo y hacer un sacrificio en pro de la paz»[342]. ¡Qué bello homenaje a la potencia y, no menos, a la tenacidad de Inglaterra!

Del Tratado de Versalles (1783) al Tratado de Eden (1786)

Nada revela mejor la potencia inglesa que los acontecimientos del año 1783. A pesar de la humillación del Tratado de Versalles (3 de septiembre de 1783), a pesar de las satisfacciones y las baladronadas francesas, Inglaterra da entonces prueba de su fuerza, no menos que de su sabiduría política y su superioridad económica. Repitamos, con Michel Besnier, que perdió la guerra, pero inmediatamente después ganó la paz. En efecto, no podía no ganarla, porque ya tenía las mejores cartas en su mano.

Porque el verdadero duelo por la dominación mundial no se libró solamente entre Francia e Inglaterra, sino más aún entre esta última y Holanda, que quedó literalmente vacía de su substancia por la cuarta guerra anglo-holandesa.

Porque el fracaso de Francia, en su candidatura a la hegemonía mundial, está sellado desde 1783, como lo demostrará la firma, tres años más tarde, del Tratado de Eden.

Desgraciadamente, las cosas no están claras en lo concerniente a este tratado, acuerdo comercial que Francia firma con Inglaterra, el 26 de septiembre de 1786, y que lleva el nombre del negociador inglés, William Eden. El gobierno francés parece haber apurado a su conclusión más que el gabinete de Saint James. El Tratado de Versalles,

en su artículo 18, preveía el nombramiento inmediato de delegados para la concertación de un acuerdo comercial. Pero el gobierno inglés de buena gana habría dejado dormir el artículo 18 en los archivos[343]. La reactivación vino del lado francés, por el deseo de consolidar la paz, sin duda; pero también por el deseo de poner fin a un enorme contrabando entre los dos países que enriquecía a los *smugglers* sin por ello hacer bajar los precios. Finalmente, las aduanas de los dos países vieron frustradas sus esperanzas de obtener entradas importantes, que hubieran sido bienvenidas, dados los apuros financieros que había acarreado, para Inglaterra tanto como para Francia, la costosa Guerra Americana. En síntesis, la iniciativa la habría tomado Francia. No, escribía en enero de 1785 J. Simolin, el embajador de Catalina II en Londres, Inglaterra no está «reducida a tener que aceptar los términos que se le quiera imponer», y los que así lo creían «antes de ver las cosas con sus propios ojos», por ejemplo, Rayneval, que negociaba en Londres para Francia, «se equivocaban como él». Con fanfarronería un poco inútil, Pitt, una vez concluido el acuerdo, «dirá en pleno Parlamento que el Tratado de Comercio de 1786 era una verdadera revancha del Tratado de Paz de Versalles»[344]. El historiador, desgraciadamente, no tiene la posibilidad de emitir su juicio retrospectivamente sin vacilar. El acuerdo de 1786 no es un buen *test* de la confrontación entre las economías inglesa y francesa. Tanto más cuanto que el Tratado no comenzará a aplicarse antes del verano de 1787[345] y, aunque debía durar once años, será denunciado por la Convención en 1793. La experiencia no duró bastante para ser concluyente.

De creer los testimonios de los franceses, que son jueces y parte, los ingleses apelan a ardides y actúan a su antojo. A la entrada de los puertos franceses, subestiman el precio de las mercancías que llevan y se aprovechan de la confusión, la inexperiencia y la venalidad de los aduaneros franceses. Actúan tan hábilmente que el carbón inglés no llega nunca a Francia en naves francesas[346]; también ponen pesados impuestos a la salida de mercancías inglesas a bordo de naves francesas; de modo que «dos o tres pequeños brigs *[sic]* franceses que están aquí en el río [de Londres] apenas pueden, en seis semanas, procurarse bastantes mercancías, a cambio, para no verse obligados a regresar sin cargar»[347] Pero, ¿no es acaso un viejo hábito inglés? En 1765, el *Dictionnaire* de Savary señalaba ya como un rasgo propio «del carácter de la nación inglesa» el hecho de no permitir «que se vaya a ella para establecer un comercio recíproco. Por ello, es menester admitir —añadía— que la manera como los comerciantes extranjeros son recibidos en Inglaterra, los derechos extraordinarios y excesivos que se les obliga a pagar y las vejaciones que allí sufren bastante a menudo hacen que no les convenga [...] tener conexiones allí»[348]. Después del Tratado de Eden, pues, los franceses no habrían debido asombrarse de que «M. Pitt, creyendo emprender una acción política porque ésta era inmoral, disminuyese, contra el espíritu del tratado, el derecho de entrada de los vinos portugueses en la misma proporción en que disminuyó el de los nuestros». «¡Hubiéramos hecho mejor en bebernos nuestro vino!», dice retrospectivamente un francés[349]. En el otro sentido, es verdad que demasiados vinos mediocres[350] fueron importados por especuladores franceses que suponían muy a la ligera que el cliente inglés no entendía de esas cuestiones.

Sea como fuere, está claro que el decreto de aplicación del Tratado, del 31 de mayo de 1787, que abría ampliamente nuestros puertos al pabellón inglés, provocó la llegada masiva de naves y una avalancha de productos británicos, paños, telas de algodón, quincalla e incluso gran cantidad de piezas de alfarería. Esto originó en Francia vivas reacciones, sobre todo en las regiones textiles, como en Normandía y Picardía, donde los libros de quejas de 1789 exigen «la revisión del Tratado de Comercio». La protesta más fuerte se expresa en las famosas *Observaciones de la Cámara de Comercio de Normandía sobre el Tratado entre Francia e Inglaterra* (Ruán, 1788). De hecho, la entrada en vigor del Tratado coincidía con una crisis de la industria francesa, en plena moder-

nización en ciertas regiones, Ruán, por ejemplo, pero que en conjunto padecía todavía de estructuras vetustas. Algunos, en Francia, abrigaban la esperanza de que la competencia inglesa precipitase las transformaciones necesarias y alentase el movimiento que había ya aclimatado en Francia ciertos perfeccionamientos de la industria inglesa (por ejemplo, el hilado del algodón en Darnétal o Arpajon). «Observo gustosamente —escribía desde Londres el señor d'Aragon, el 26 de junio de 1787— que una multitud de obreros ingleses de todo tipo tratan de ir a establecerse a Francia. Si se los alienta, no dudo de que atraerán también a sus amigos. Hay entre ellos muchos que tienen méritos y talento»[351].

Pero desde los comienzos de la Revolución Francesa surgen dificultades nuevas; el cambio en Londres tiene «movimientos convulsivos»: 8% de pérdida ya en mayo de 1789, a causa de una huida de capitales franceses; en diciembre, se llegaba al 13%[352]; después la situación fue aún menos brillante. Aunque esta caída haya podido estimular, por un momento, las exportaciones francesas hacia Inglaterra, ciertamente obstaculizó los circuitos comerciales. Para juzgar la situación, nos harían falta estadísticas. En su lugar, tenemos informes y alegatos. Es el caso de una *Memoria sobre el Tratado de Comercio con Inglaterra de 1786*[353], redactado mucho después de la firma del acuerdo, después de 1798, y *probablemente* por Dupont de Nemours. Este trata de demostrar que el Tratado hubiera podido ser un éxito (lo cual equivale a admitir, implícitamente, que no lo ha sido). Poniendo sobre las mercancías derechos de entrada entre el 10 y el 12%, se hubiera protegido eficazmente «nuestras fábricas», tanto más cuanto que, para introducir sus mercancías, «los ingleses tenían gastos accesorios que no podían estar por debajo del 6%, de donde resultaba, en contra de ellos, un aumento del 18%...». Este obstáculo del 18% era una protección suficiente para nuestra industria contra las importaciones inglesas. Además, con respecto a los paños «finos», no hubo «la menor reclamación por parte de las manufacturas de Sedán, Abbeville y Elbeuf; incluso es evidente [*constant*[354]] que han prosperado...». Tampoco hay protestas del lado «de las lanas ordinarias, particularmente las de Berry y Carcasona...». En resumen, el sector lanero ha soportado la competencia sin sufrir demasiado por ella. No sucede lo mismo con el algodón. Pero hubiera bastado con mecanizar el hilado. Esta era la opinión de «Holker Padre», inglés de origen y por entonces inspector general de nuestras manufacturas. «Instalemos como [los ingleses] —decía— máquinas de hilar, y fabricaremos tan bien como ellos.» En síntesis, la competencia inglesa hubiera podido dar el latigazo necesario para una modernización francesa ya en marcha, pero hubiera sido menester, diremos una vez más, que la experiencia se prosiguiese. Sobre todo, habría sido necesario que Inglaterra no lograse su último y principal triunfo: el monopolio de un mercado ilimitado, el del mundo entero, durante las guerras de la Revolución y del Imperio.

Desde este punto de vista, los argumentos de quienes atribuyen a la Revolución Francesa y luego a las Guerras Napoleónicas la responsabilidad del retraso económico de Francia, desde comienzos del siglo XIX, tienen cierto peso. Pero hay otras pruebas, aparte del dudoso Tratado de Eden, para afirmar que, desde antes de 1786, la suerte estaba echada, que Inglaterra había ya obtenido el imperio de la economía mundial. Basta ver cómo Londres impone sus condiciones económicas a Rusia, a España, a Portugal, a los Estados Unidos; el modo como, descartando a sus rivales europeos, Inglaterra reconquista, después de Versalles, el mercado de sus antiguas colonias del Nuevo Mundo, sin esfuerzo y para gran sorpresa y el más vivo descontento de los aliados de América; la manera como Inglaterra atraviesa las aguas agitadas de la coyuntura difícil después de 1783; el orden y la sabiduría que Pitt reintrodujo en las finanzas[355]; la supresión del contrabando del té en 1785; y, el año anterior, la votación del *East India Bill*[356], que señala el comienzo de un gobierno más honesto en la India inglesa. Sin hablar de

los comienzos de la Australia inglesa, cuando, a fines de 1789, la flotilla del Comodoro Philipps «transporta a Botany Bay los primeros malhechores que el gobierno envía allí»[357] La tesis de Robert Besnier tiene todas las probabilidades de ser correcta: Inglaterra, «derrotada en América, renuncia a obtener una victoria militar agotadora a fin de conservar y ampliar sus mercados»; sacrifica todo deseo de revancha a la salvaguardia «de su empuje y de su superioridad económicos»[358].

En cuanto a Francia, va de Caribdis a Escila. En tiempos de Colbert y de Luis XIV, no llegó a salir de las redes de Holanda. Luego queda atrapada en la red inglesa. Como la víspera o la antevíspera a través de Amsterdam, Francia sólo respira el aire del vasto mundo a través de Londres. Ciertamente, esto no carece de ventajas o comodidades. Tal vez jamás el comercio francés con la India fue más fructífero que desde el día en que el lejano continente se perdió para nosotros. Pero esas ventajas fueron episódicas.

La estadística aclara, pero no resuelve, el problema

La rivalidad anglo-francesa, en el corazón de la historia mundial del siglo XVIII y comienzos del XIX, ¿puede ser aclarada, o incluso resuelta, por las cifras, o mejor dicho por la comparación de las cifras? La operación, que nunca había sido intentada seriamente, acaba de ser abordada por dos historiadores ingleses —Peter Mathias y Patrick



En diciembre de 1792, para este caricaturista inglés, la superioridad inglesa es patente: con impuesto o sin él ¿quién come mejor? (B.N.)

O'Brien— durante la semana de Prato de 1976[359] Estamos así, frente a una prueba de verdad, desconcertante primero, aclaradora luego, pero sin duda incompleta todavía. Desconcertante porque, a lo largo de todo este estudio, aparece patente una cierta superioridad de Francia. Como decía un historiador francés en la discusión que siguió a esa exposición sensacional, en Prato, ¡era Francia, de acuerdo con esto, la que habría debido prevalecer en la competencia mundial y ver florecer en ella la Revolución Industrial! Pero se sabe, sin error posible, que no fue así. De modo que el problema de la victoria inglesa se replantea, para nosotros, de manera nueva e insistente. Y, a buen seguro, no tenemos la solución.

Las dos curvas que se nos presenta del crecimiento inglés y del crecimiento francés de 1715 a 1810 —incluso limitadas a las *cantidades globales de la producción física*— establecen que la economía francesa, en el siglo XVIII, creció más rápidamente que la inglesa y que el valor de aquélla fue mayor que el de ésta. El problema, sencillamente, está planteado al revés. El volumen de la producción francesa pasa, en efecto, de 100 en 1715 a 210 en 1790-1791, a 247 en 1803-1804 y a 260 en 1810; mientras que el de la producción inglesa pasa de 100 en 1714 a 182 en 1800. La diferencia es considerable, aun si se tiene en cuenta que Inglaterra, en esta contabilidad, es doblemente subestimada: 1.°, al limitarse a la contabilidad de la *producción física,* se deja de lado los servicios; ahora bien, en este sector Inglaterra, ciertamente, era muy superior a Francia; 2.°, es probable que, al arrancar más tarde, el avance de Francia haya sido más rápido y, por ende, haya sacado ventaja con respecto al otro corredor.

Pero si nos remitimos al valor de las producciones globales, expresadas en libras tornesas o hectolitros de trigo, la diferencia es, de nuevo, considerable. En la balanza de la producción, Francia es el gigante, el gigante que no ganará (y éste es el problema que hay que explicar), pero indudablemente el gigante. T. J. Markovitch[360] no es sospechoso, pues, de parcialidad hacia Francia cuando afirma que la industria pañera francesa era, en el siglo XVIII, la primera del mundo.

Para otro intento de comparación, se podría partir de los presupuestos. Un breve artículo de la *Gazette de France* del 7 de abril de 1783 da las cifras respectivas de los presupuestos europeos, que un «calculador político» (cuyo nombre no nos da a conocer) ha transformado en libras esterlinas para hacerlos comparables. Francia va a la cabeza con 16 millones de libras esterlinas; Inglaterra la sigue, o está a su lado, con 15 millones. Si se aceptase que entre el presupuesto, es decir, el monto del impuesto, y el PNB hay una correlación análoga (cualquiera que sea) en los dos países, sus PNB serían casi iguales. Pero, justamente, las tensiones fiscales no son las mismas en Inglaterra y Francia; es lo que nos aseguran nuestros colegas ingleses: la deducción del impuesto, en esa fecha, al norte de la Mancha, es del 22% del PNB, mientras que en Francia es el 10%. Si estos cálculos son exactos, y hay algunas probabilidades de que lo sean, la presión fiscal es en Inglaterra el doble que en Francia. He aquí algo que contradice las afirmaciones ordinarias de los historiadores, quienes imaginan una Francia abrumada por los impuestos de un monarca absoluto. Y esto, curiosamente, también da la razón a un informe francés de comienzos del siglo (1708), en plena Guerra de Sucesión de España: «Después de haber visto los subsidios extraordinarios que los súbditos pagan en Inglaterra, es menester considerar que estamos contentos de estar en Francia»[361]. Esto se dijo demasiado a la ligera, sin duda, y fue dicho por un privilegiado. De hecho, a diferencia del contribuyente inglés, el francés está sometido a un pesado tributo «social» en beneficio de los señores y de la Iglesia. Y es este impuesto social lo que limita de antemano el apetito del Tesoro Real[362].

Ello no impide que el PNB de Francia sea más de dos veces superior al de Inglaterra (Francia, 160 millones de libras esterlinas; Inglaterra, 68). Por aproximado que sea este cálculo, la diferencia entre las cifras es tal que no quedaría eliminada ni siquiera

teniendo en cuenta el PNB de Escocia y el de Irlanda. En esta comparación, Francia prima por su extensión y su población. La hazaña consiste en que Inglaterra logra la igualdad presupuestaria con un país más grande o más rico que ella. Es la rana que, contrariamente a la moraleja de la fábula, logra hacerse tan grande como el buey.

Esta hazaña sólo es comprensible a la luz de la renta *per capita*, por una parte, y de la estructura del impuesto, por la otra. El impuesto *directo*, que constituye en Francia la mayor parte de la carga fiscal, es siempre, política y administrativamente, mal recibido y difícil de aumentar. En Inglaterra, es el tributo *indirecto* sobre muchos productos de consumo (incluido el consumo masivo) el que forma la mayor parte del impuesto (el 70%, de 1750 a 1780). Ahora bien, este impuesto indirecto es menos visible, más fácil de disimular en los precios mismos, y tanto más productivo cuanto que el mercado nacional está más ampliamente abierto que en Francia, cuanto que el consumo pasa más generalmente por el mercado. En fin, incluso si se acepta la diferencia de los PNB ya indicada (160 y 68 millones de libras esterlinas), puesto que la razón de las poblaciones es de 1 a 3 a favor de Francia, Inglaterra prevalece, evidentemente, en la carrera de la renta *per capita:* Francia, 6; Inglaterra, 7,31. La diferencia es notable, aunque no tan grande como creían los caricaturistas ingleses habituados a representar al inglés como un grande y macizo John Bull, y al francés como un alfeñique. ¿Fue porque la imagen se le había impuesto finalmente o por reacción nacionalista por lo que Louis Simond[363], ese francés convertido en americano, se manifiesta asombrado en Londres, en 1810-1812, de la pequeña talla de los ingleses que encuentra en la calle? En Bristol los reclutas le parecen de estatura muy mediocre; ¡sólo los oficiales hallan merced a sus ojos!

¿Qué concluir, entonces? Quizás que se ha subestimado el crecimiento de Francia en el siglo XVIII: compensa, en ese momento, una parte de su retraso, sin duda con todos los inconvenientes de las transformaciones estructurales que produce, generalmente, un crecimiento acelerado. Pero, también, que la riqueza masiva de Francia no ha prevalecido sobre la riqueza *«artificial»*, como diría Accarias de Sérionne, de Inglaterra. Hagamos una vez más el elogio de lo *artificial.* Si no me equivoco, Inglaterra, más que Francia, vivió bajo tensión durante largos años. Pero es esta tensión la que ha alimentado el genio de Albión. Y no olvidemos, finalmente, el elemento circunstancial, que ha tenido su importancia en este larguísimo duelo. Si la Europa conservadora y reaccionaria no hubiese servido a Inglaterra, trabajado para ella, la victoria sobre la Francia revolucionaria e imperial quizás hubiera tardado. Si las Guerras Napoleónicas no hubiesen apartado a Francia de los intercambios mundiales, Inglaterra hubiera impuesto su férula al mundo con menos facilidad.

Capítulo 5

EL MUNDO A FAVOR O EN CONTRA DE EUROPA

Dejemos con sus querellas a los grandes de la economía-mundo europea, Albión, la Francia de Vergennes y sus comparsas, cómplices o rivales, para tratar de ver mejor el resto el mundo, es decir:

—la gran Europa marginal del Este, esa economía-mundo por sí sola que fue durante largo tiempo Moscovia e incluso la Rusia moderna, hasta la época de Pedro el Grande;

—el Africa Negra, a la que se llama con ligereza primitiva;

—la América que se europeíza lenta pero firmemente;

—el Islam, en la declinación de su esplendor;

—por último, el enorme Extremo Oriente[1].

Nos gustaría ver en sí misma a esta no-Europa[2], pero, desde antes del siglo XVIII, no se puede comprender fuera de la sombra proyectada sobre ella por el Occidente europeo. Ya todos los problemas del mundo se plantean desde el punto de vista del eurocentrismo, y se podría, aunque sea un punto de vista estrecho y abusivo, describir a América como un éxito casi completo de Europa; al Africa Negra como un éxito más avanzado de lo que parece; al doble caso, contradictorio y análogo, de Rusia y el Imperio Turco como éxitos en vías de elaboración muy lenta pero ineluctable; al Extremo Oriente, desde las orillas del Mar Rojo, desde Abisinia y Africa del Sur hasta Insulindia, China y Japón, como un éxito discutible, más brillante que real: Europa, ciertamente, se percibe allí de pies a cabeza, pero porque la contemplamos de manera abusivamente privilegiada. Si trasladásemos nuestro pequeño continente al medio de las tierras y los mares de Asia, se perdería allí con bienes y personas. Y, todavía en el siglo XVIII, no había adquirido la enorme potencia industrial que debía anular, por un tiempo, esa desproporción.

En todo caso, es del mundo entero de donde Europa extrae ya una notable parte

de su substancia y su fuerza. Y es este suplemento lo que la pone por encima de sí misma, frente a las tareas que halla en la ruta de sus progresos. Sin esta ayuda constante, ¿hubiera sido posible desde fines del siglo XVIII su Revolución Industrial, clave principal de su destino? Se plantea la pregunta, cualquiera que sea la respuesta de los historiadores.

También se plantea la cuestión de saber si Europa ha tenido o no una naturaleza humana, *histórica,* distinta de la del resto del mundo; por ende, si la confrontación que organiza este capítulo, al subrayar contrastes y oposiciones, permitirá o no juzgar mejor a Europa, es decir, su éxito. De hecho, las conclusiones del viaje no irán en una sola dirección. Pues el mundo, como lo veremos diez veces, se asemeja también en sus experiencias económicas a Europa. La diferencia es incluso a veces muy pequeña. No por ello es menos real, esencialmente en razón de una coherencia y una eficacia europeas que son quizás, después de todo, una función de su pequeñez relativa. Si Francia, teniendo en cuenta la medida del tiempo, tuvo la desventaja de poseer dimensiones demasiado grandes frente a Inglaterra, ¿qué decir de Asia, o de Rusia, o de la América naciente o del Africa subpoblada, frente a la Europa Occidental, minúscula y con excesivo voltaje? La ventaja de Europa se debe también, ya lo hemos visto, a estructuras sociales particulares que favorecieron en ella una acumulación capitalista más vasta, mejor asegurada de su futuro, con más frecuencia protegida por el Estado que en conflicto con él. Pero está claro también que si estas superioridades, relativamente ligeras, no se hubieran traducido en dominación, en todos los sentidos del término, el empuje europeo no hubiera tenido el mismo brillo, ni la misma rapidez ni, sobre todo, las mismas consecuencias.

LAS AMERICAS
O LA APUESTA DE LAS APUESTAS

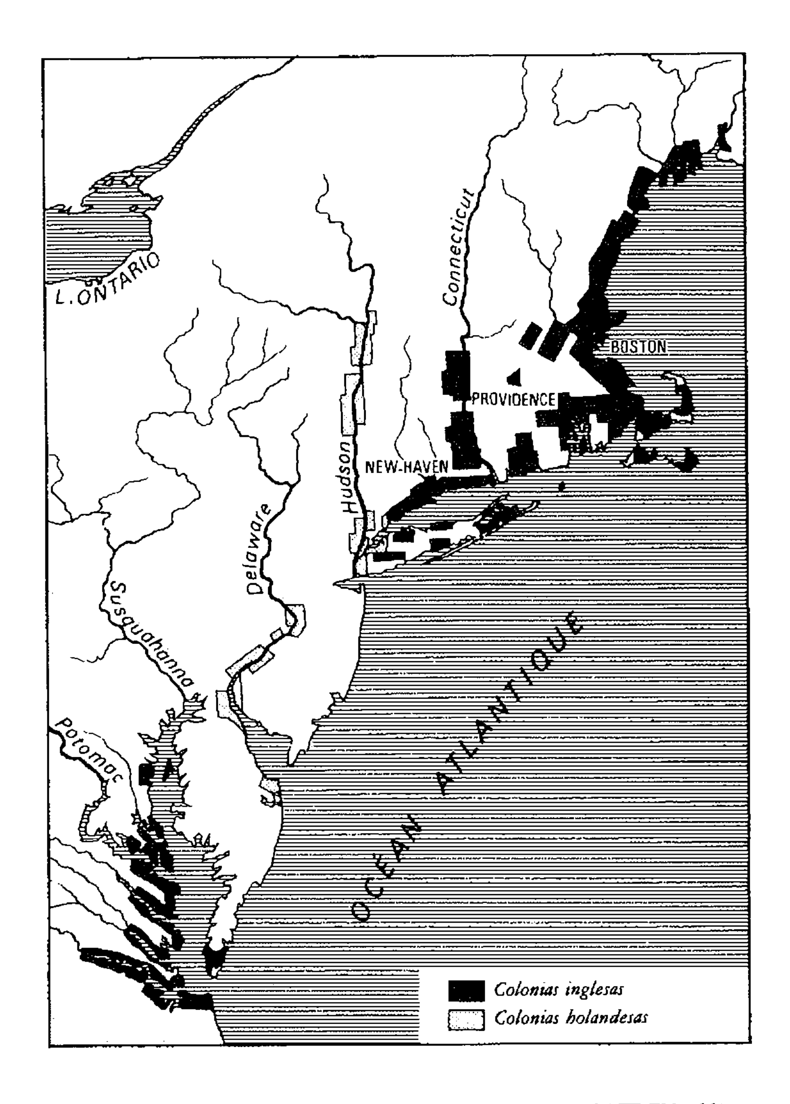
¿Son las Américas una «periferia», una «corteza», de Europa? Cualquiera de estas fórmulas expresan bien la manera en que el Nuevo Mundo, a partir de 1492, entró poco a poco, con bienes y personas, pasado, presente y futuro, en la esfera de acción y de reflexión[3] de Europa, la manera en que se integró en ella y adquirió finalmente su fantástica significación nueva. América, a la que Wallerstein no vacila ni un instante en incluir en la economía-mundo europea del siglo XVI, ¿no es la explicación fundamental de Europa? ¿Acaso ésta no ha descubierto, «inventado»[4], América y celebrado el viaje de Colón como el mayor acontecimiento de la historia «desde la creación»[5]?

Sin duda, Friedrich Lütge y Heinrich Bechtel[6] tienen derecho a minimizar los *primeros* efectos del descubrimiento del Nuevo Mundo, sobre todo en la perspectiva de la historia alemana. Pero, una vez que entró en la vida de Europa, América cambió poco a poco todas sus bases profundas e incluso ha reorientado su acción. Ignacio Meyerson[7] afirma, después de algunos otros, que el individuo es lo que hace, que se define y se revela por su acción misma, que «el ser y el hacer» son una y la misma cosa; entonces, diría yo que América es el hacer de Europa, la obra por la cual revela mejor su ser. Pero una obra tan lenta en realizarse y concluirse que sólo adquiere sentido vista en su conjunto, en la plenitud de su duración.

La inmensidad hostil y sin embargo favorable

Si la América descubierta dio poco a Europa, inmediatamente, fue porque ella sólo era parcialmente reconocida y poseída todavía por el hombre blanco. Y Europa debió pacientemente reconstruirla a su imagen para que empezase a responder a sus deseos. Esta reconstrucción, claro está, no se hizo en un día: incluso hubo, al comienzo, cierta insignificancia, cierta impotencia, de Europa frente a la tarea sobrehumana que se abría ante ella y que entrevió bastante mal. De hecho, necesitó siglos para reconstituirse, no sin inmensas variantes y aberraciones, del otro lado del Atlántico, y tuvo que superar, uno tras otro, una serie de obstáculos.

Y ante todo los de una naturaleza salvaje, que «muerde, ahoga, enarena, envenena, deprime»[8], los de una superabundancia inhumana del espacio. «Los españoles —se lamenta un francés en 1717— tienen [en América] reinos más grandes que Europa entera»[9]. Es verdad. Pero esta inmensidad dificultó sus conquistas. Treinta años bastaron a los conquistadores para vencer a frágiles civilizaciones amerindias; sin embargo, esta victoria, sólo les dio, a lo sumo, 3 millones de km^2, mal incorporados a sus dominios, además. Un siglo y medio más tarde, hacia 1680, cuando la extensión europea y española empieza a llegar a la abundancia, sólo ha sido ocupado la mitad del Nuevo Mundo, quizás 7 sobre 14 ó 15 millones de kilómetros cuadrados[10] Entonces, una vez sometidos los grandes sectores de las civilizaciones amerindias, ¿no se trató siempre de luchar contra un espacio vacío y poblaciones todavía en la edad de piedra, en las cuales ningún conquistador podía apoyarse? Las tres célebres incursiones de los *Paulistas*, desde el siglo XVI, a través de la inmensidad de América del Sur, en busca de oro, de piedras preciosas y de esclavos, no fueron conquista ni colonización: no dejan más rastros tras de sí que la estela de un barco en alta mar. ¿Y qué descubre el español que llega



39. INGLESES Y HOLANDESES EN AMERICA DEL NORTE EN 1660

La ocupación, dispersa y limitada a la costa solamente, no cubre todavía, en 1660, más que una parte muy pequeña del territorio por conquistar. La posición holandesa, en New Amsterdam y a lo largo del Hudson, será abandonada con la Paz de Breda de 1667. (Tomado de Rein, Europäische Ausbreitung, *pl. XVII.)*

al sur, en Chile, a mediados del siglo XVI? El vacío casi absoluto. «Del lado de Atacama, cerca de la costa desértica, ves tierras sin hombres, donde no hay ni un pájaro, ni un animal, ni un árbol, ni siquiera un follaje»[11]. ¡Así canta Ercilla! La «frontera», espacio vacío que es necesario someter a la presencia de los hombres, está constantemente en el horizonte de la historia americana, tanto en el este del Perú como en el sur de Chile, como frente a los *llanos* de Venezuela, o en el interminable país canadiense, o a través del *Far West* de Estados Unidos, o en la inmensa Argentina en el siglo XIX,

o todavía en el XX, en el oeste profundo del Estado brasileño de São Paulo[12]: duración abrumadora de los transportes, agotamiento de las marchas interminables. En el interior de Nueva España (México) se viaja con la brújula o el astrolabio en la mano, como en alta mar[13]. En Brasil, en el lejano Goyaz, descubren oro Buena da Silva y su hijo, en 1682; diez años más tarde, «en 1692, éste vuelve a partir para Goyaz con algunos compañeros; tardarán tres años en llegar a los yacimientos»[14].

Las colonias inglesas, todavía poco pobladas, se dispersan desde Maine hasta Georgia, sobre 2.000 km, «la distancia de París a Marruecos». Y las rutas que existen son rudimentarias, apenas trazadas; casi no hay puentes, y pocas barcazas. Así, en 1776, «la noticia de la declaración de la independencia tardó el mismo tiempo —veintinueve días— para ir de Filadelfia a Charleston que de Filadelfia a París»[15].

Como todo factor natural, es verdad, la inmensidad americana actúa de diversas maneras, tiene diversos lenguajes; es freno, pero también estímulo; construcción, pero también liberación. En la medida en que abunda en exceso, la tierra pierde valor y el hombre se valoriza. La América vacía sólo puede *ser* si el hombre está sólidamente aferrado a ella, encerrado en su tarea: la servidumbre, la esclavitud, estas antiguas cadenas, renacen, por sí solas, como una necesidad o una maldición impuesta por el exceso del espacio. Pero éste es también liberación, tentación. El indio que huye de sus amos blancos dispone de refugios sin límites. Los esclavos negros, para escapar de los talleres, las minas o las plantaciones, sólo tienen que marcharse a las zonas montañosas o los bosques impenetrables. Imagínese, en su persecución, las dificultades de las *entradas*, esas expediciones punitivas a través de los bosques de Brasil, densos, sin rutas, que obligan «al soldado a llevar en sus espaldas armas, pólvora, balas..., harina, agua potable, pescado y carne»[16]... El *quilombo* de Palmares[17], la república de negros cimarrones cuya larga supervivencia ya hemos señalado, es por sí solo, en el interior de Bahía, una región quizás tan vasta como todo Portugal.

En cuanto a los trabajadores blancos, inmigrantes más o menos voluntarios, un contrato los ata a un amo que raramente es benevolente. Pero terminado el contrato, las zonas pioneras les ofrecen inmensas tierras nuevas. La América colonial está llena de «extremos del mundo», de «finisterres» temibles en sí mismos, pero valen tanto como los campos de suelos ligeros de la *taiga* siberiana; y, como ellos, son tierras de promisión, puesto que confieren la libertad. Es la gran diferencia con la vieja Europa Occidental, un «mundo lleno», diría Chunu, sin vacíos, sin tierras vírgenes, y donde la relación subsistencia/población se reequilibra, cuando es necesario, por el hambre y la emigración a las lejanías[18].

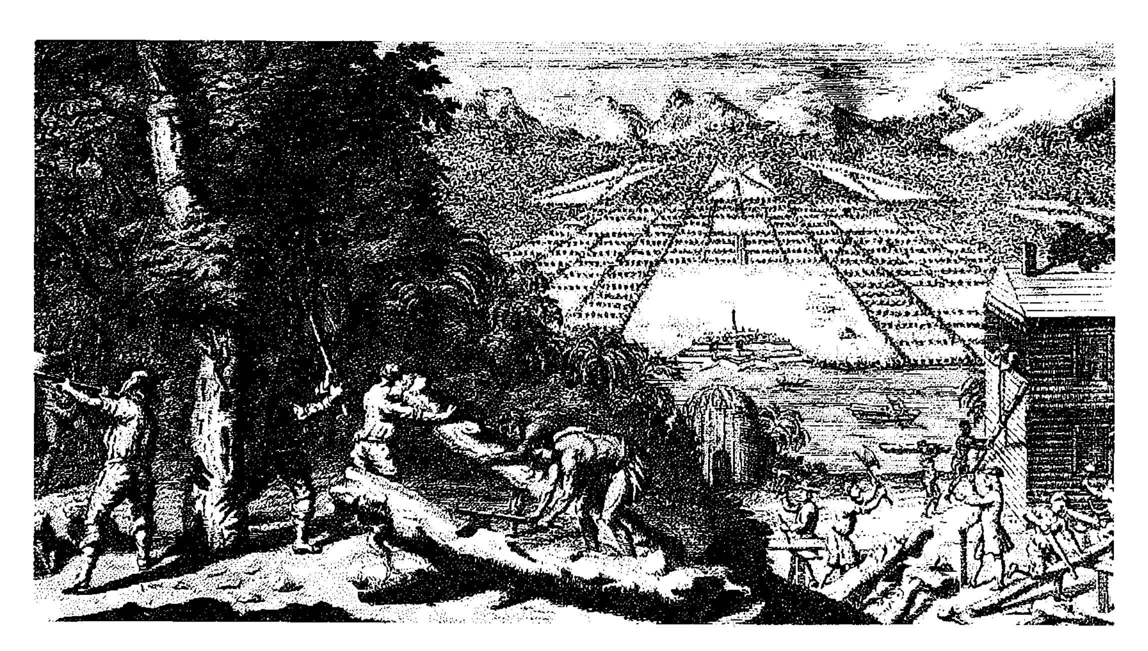
Mercados regionales o nacionales

Sin embargo, poco a poco, se ha capturado el espacio. Toda ciudad esbozada, por modesta que sea, es un punto ganado; toda ciudad que crece, una victoria modesta, pero una victoria. De igual modo, todo camino recorrido (por lo general, gracias a la experiencia india y a los víveres aportados por los indígenas) significa un progreso, condición de otro progreso, particularmente de un abastecimiento urbano más fácil y la animación de ferias que surgen un poco por todas partes. No hablo solamente de las ferias célebres que están bajo el signo de la economía internacional, en Nombre de Dios, Portobelo, Panamá, Veracruz o Jalapa, sobre el camino de México, sino también de las ferias locales y los mercados modestos que surgen en medio del vacío, la feria de pieles de Albany, detrás de Nueva York, por ejemplo, o las ferias de redistribución

de San Juan de los Lagos y de Saltillo, que tienen una importancia creciente en el norte de México[19].

Cuando, desde fines del siglo XVII, un fuerte impulso vital sacude al conjunto de las Américas, se completa una primera organización del espacio económico. *Mercados regionales* (o ya nacionales) se perfilan en la vasta América Española, en el interior mismo de divisiones administrativas precozmente creadas, marcos semivacíos que terminan por llenarse de hombres, de rutas y de convoyes de bestias de carga: es el caso del Virreinato del Perú, que no corresponde solamente al Perú independiente de hoy; de la Audiencia de Quito, que se convertirá en Ecuador; de la Audiencia de Charcas, la actual Bolivia. Jean Pierre Berthe[20] ha esbozado, en el marco de la Audiencia mexicana de Nueva Galicia, creada en 1548, la génesis del mercado regional que se constituye alrededor de la ciudad de Guadalajara y su región próxima. En cuanto al estudio de Marcello Carmagnani[21] sobre el Chile del siglo XVIII, es quizás el mejor estudio existente sobre la formación de un mercado regional, o incluso «nacional», tanto más cuanto que se coloca en el plano decisivo de la teoría general.

La ocupación del espacio es una operación lenta, y cuando terminaba el siglo XVIII quedaban —y quedan aún— tierras vacías, apartadas de las rutas, o sea, espacio de sobra a través de la América entera. De ahí la existencia, hasta nuestros días, de muchos itinerantes, hasta el punto de constituir categorías de hombres a los que se da un nombre genérico: los *vadios* brasileños, los *rotos*, los harapientos de Chile, o los *vagos* de México. El hombre jamás ha echado raíces (lo que se llama echar raíces) en la inmensidad americana. A mediados del siglo XIX, los *garimpeiros*, buscadores de diamantes



La construcción de Savannah, en Georgia. Frontispicio del libro de Benjamin Martyn Reasons for establishing the colony of Georgia, *1733. (British Library.)*

y de oro perdidos en el *sertão* brasileño, vuelven al sur de Bahía, en la zona atlántica de los Ilheos, y crean allí plantaciones de árboles de cacao, que todavía existen[22]. Pero la explotación agrícola misma no fija a los hombres, dispuestos a menudo a marcharse, amos, hombres y animales juntos, como si el Nuevo Mundo tuviese dificultad para crear y mantener campesinados arraigados como en Europa. El campesino típico del interior brasileño de ayer y de hoy, el *caboclo*, se desplaza casi tan fácilmente como el obrero de las fábricas modernas; el *peón* de Argentina, sin ser tan móvil como el *gaucho* del siglo anterior, es también un viajero entusiasta.

El hombre, pues, solo parcialmente se apodera del espacio; el animal salvaje, todavía en el siglo XVIII, pulula en la alegría de vivir, sobre todo a través de la vasta y continental América del Norte, país de los bisontes, de los osos pardos y de esas ardillas grises —las mismas que las del Este de Europa— que realizan en masas compactas, a través de ríos y napas lacustres, fantásticas migraciones[23]. Los bovinos y los caballos llegados de Europa, que vuelven al estado salvaje, se multiplican de manera increíble, amenazando con destruir los cultivos. ¿No es la más pintoresca de las colonizaciones la que ofrece, a nuestros ojos, la primera historia europea del Nuevo Mundo? Además, en amplias zonas de la Nueva España, que —al declinar la población indígena— se han vaciado de habitantes, el ganado salvaje sustituye a los hombres[24].

Servidumbres sucesivas

En estas tierras demasiado vastas, pues, la rareza de los hombres ha sido el problema sempiterno. En la América en vías de formación, era necesaria una mano de obra creciente, fácil de mantener, barata —gratuita hubiera sido lo ideal—, para que se desarrollase la economía nueva. El libro precursor de Eric Williams[25] ha señalado enfáticamente el nexo de causa a efecto que une la esclavitud, la seudoesclavitud, la servidumbre, la seudoservidumbre, el salariado y el seudosalariado del Nuevo Mundo con el ascenso capitalista de la Vieja Europa. «La esencia del mercantilismo —escribe, resumiendo— es la esclavitud»[26]. Es lo que había dicho Marx de otra manera, en «una frase relámpago, de una densidad histórica quizás única»: «La esclavitud disimulada de los asalariados de Europa sólo podía erigirse sobre la esclavitud pura y simple de los asalariados del Nuevo Mundo»[27].

Nadie se asombrará ante la aflicción de esos hombres de América, cualquiera que sea el color de su piel; su aflicción no se explica solamente por los amos cercanos de las plantaciones, por los empresarios de las minas, por los mercaderes prestamistas del *Consulado* de México o de otras partes, por los ásperos funcionarios de la Corona de España, por los vendedores de azúcar o de tabaco, por los tratantes de esclavos o por los capitanes «especuladores» de los barcos mercantes... Todos desempeñan su papel, pero son en cierto modo delegados, intermediarios. Las Casas los denunció como los únicos responsables de la «servidumbre infernal» de los indios; hubiera deseado negarles los sacramentos, ponerlos fuera de la Iglesia; pero jamás puso en discusión, por el contrario, la dominación española. El rey de Castilla, el *Apóstol Mayor*, responsable de la evangelización, tiene el derecho de ser *Imperador sobre muchos reyes* [en castellano en el original], el amo de las soberanías indígenas[28]. De hecho, la verdadera raíz del mal está del otro lado del Atlántico, en Madrid, en Sevilla, en Cádiz, en Lisboa, en Burdeos, en Nantes, incluso en Génova, seguramente en Bristol, pronto en Liverpool, en Londres y en Amsterdam. Es inherente al fenómeno de reducción de un continente a la condición de *periferia*, impuesta por una fuerza lejana, indiferente

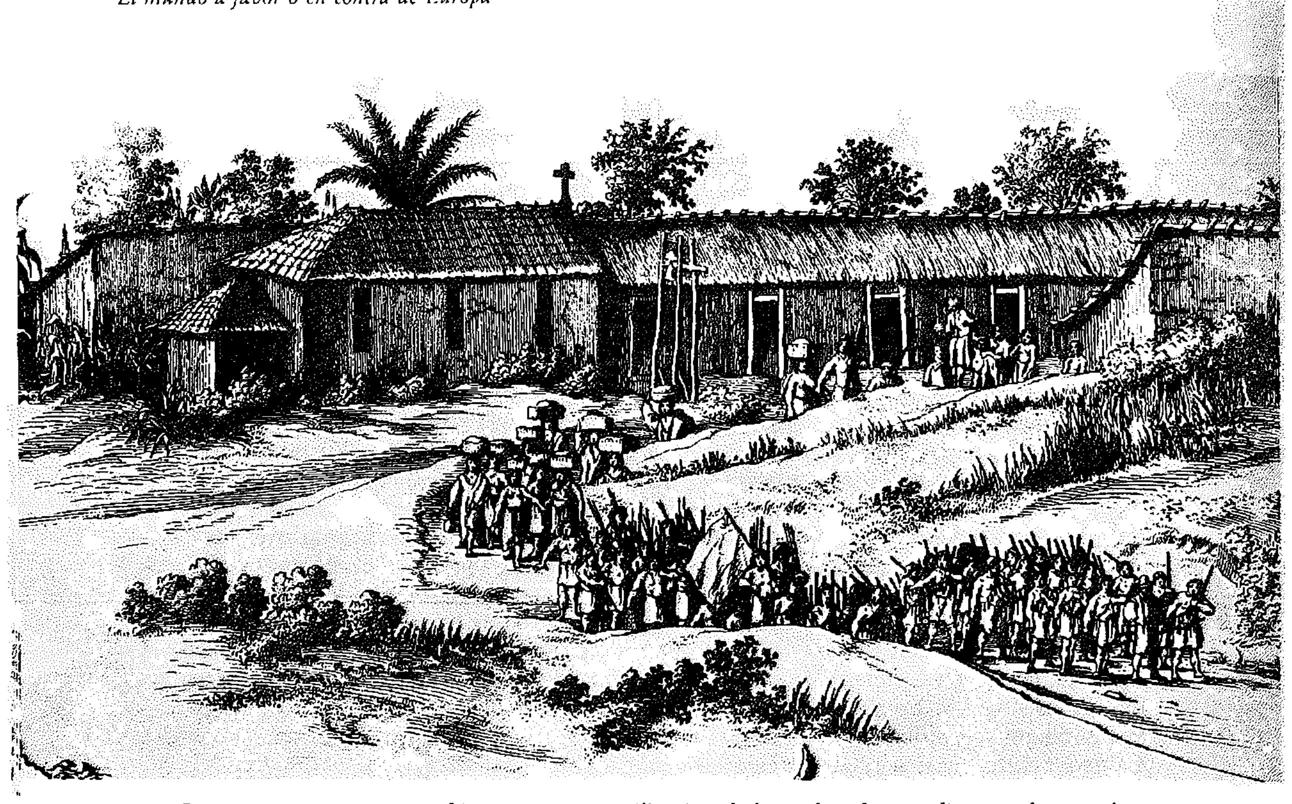
a los sacrificios de los hombres, que actúa según la lógica casi mecánica de una economía-mundo. En lo que concierne al indio o al negro de Africa, la palabra genocidio no es abusiva, pero, en este caso, obsérvese que el hombre blanco no quedó totalmente indemne; a lo sumo, salió mejor parado.

De hecho, las servidumbres se suceden en el Nuevo Mundo y se superponen unas a otras: la india, hallada en el lugar, no resiste a la fabulosa prueba; la blanca, la europea (quiero decir, la de los *engagés* franceses, la de los *servants* ingleses) aparecerá en los intercambios, sobre todo en las Antillas y las colonias inglesas del Continente; la negra, finalmente, la africana, tendrá la fuerza de arraigarse, de multiplicarse contra todo; y aún hay que añadir, para terminar, las inmigraciones masivas llegadas de toda Europa, en los siglos XIX y XX, y que se aceleran, como por azar, en el momento en que la provisión de hombres de Africa se interrumpe o está por interrumpirse. Ninguna mercancía, decía el comandante de un barco francés en 1935, es más cómoda de transportar que los migrantes de la 4.ª clase: embarca y desembarca por sí sola.

La servidumbre india sólo resistió allí donde había, para garantizar su duración y su empleo, densidad de las poblaciones y coherencia de las sociedades, esa coherencia que crea la obediencia y la docilidad. Es decir, únicamente en la zona de los antiguos Imperios Azteca e Inca. En otras partes, las poblaciones primitivas se quebraron por sí solas desde el comienzo de la prueba, tanto en el inmenso Brasil, donde el indígena de los litorales huye hacia el interior, como en el territorio de Estados Unidos (las trece antiguas colonias): «En 1790, quedaban 300 indios en Pennsylvania; 1.500 en el Estado de Nueva York; 1.500 en Massachusetts; 10.000 en las Carolinas...»[29] De igual modo, en las Antillas, frente a los españoles, holandeses, franceses e ingleses, los indígenas quedaron eliminados, víctimas de las enfermedades importadas de Europa y por no poder ser utilizados por los recién llegados[30].

Por el contrario, en las zonas pobladas a las que, desde el comienzo, se dirigió la conquista española, el indio resultó ser fácilmente captable. Milagrosamente, sobrevivió a las pruebas de la conquista y de la explotación colonial: a las matanzas masivas, a las guerras implacables, a las rupturas de los lazos sociales, a la utilización forzada de su «poder de trabajo», a la mortalidad que ocasionaron los traslados y las minas, y, para terminar, a las enfermedades epidémicas llevadas de Europa y Africa por los blancos y los negros. De veinticinco millones de habitantes, México central hubiera pasado, así, se calcula, a una población residual de un millón. El mismo descenso «abismal» se produjo en la isla de La Española (Haití), en Yucatán, en América Central y, un poco más tarde, en Colombia[31]. Un detalle sobrecogedor: en México, en los comienzos de la conquista los franciscanos celebraban los oficios en las plazas que había delante de sus iglesias, tan numerosas eran las multitudes de fieles; pero, desde fines del siglo XVI, la misa se dice en el interior de esas mismas iglesias, incluso en simples capillas[31]. Se asiste a una fantástica regresión, sin medida común con la, sin embargo, siniestra Peste Negra que azotó a Europa en el siglo XIV. Pero la masa indígena no desapareció; se reconstituyó a partir de mediados del siglo XVII, en beneficio, naturalmente, de sus amos españoles. La explotación del indio prosiguió con la seudoservidumbre de las *encomiendas,* los sirvientes domésticos de las ciudades y el trabajo forzado en las minas, designado con el nombre general de *repartimiento,* conocido como el *cuatequitl* en México y como la *mita* en Ecuador, Perú, Bolivia y Colombia[33].

Sin embargo, en la Nueva España, desde el siglo XVI, hace su aparición el trabajo «libre» de los asalariados, favorecido por una crisis compleja. Ante todo, a continuación del reflujo de las poblaciones indias, surgieron verdaderos *Wüstungen,* zonas desérticas, como en la Europa de los siglos XIV y XV. La tierra de las aldeas indias se contrae como una piel de zapa alrededor de ellas, y es en el vacío creado espontáneamente o provocado por confiscaciones abusivas donde se desarrollan las grandes propiedades,



La escena representa probablemente una movilización de los trabajadores indios ante las senzalas *(que son las barracas de los esclavos). Sirve de viñeta al mapa de las tres batallas navales que enfrentaron a los holandeses contra los españoles unidos a los portugueses, el 13, el 14 y el 17 de enero de 1640. Mapa de la Prefectura de Paraiba y Río Grande, grabado en 1647. B.N., Mapas y Planos, Ge CC 1339, mapa 133. (Clisé de la B.N.)*

las *haciendas.* Para el indio que quiere huir de las cargas colectivas que le imponen su aldea y el Estado en búsqueda de mano de obra, la evasión es posible hacia las *haciendas,* donde se desarrolla una servidumbre de hecho y más tarde se impondrá el recurso a obreros asalariados; hacia las ciudades, donde lo reciben el servicio doméstico y los talleres de artesanos; hacia las minas, finalmente, no las muy cercanas a México, donde se mantendrá el trabajo forzado, sino más al norte, a esas aglomeraciones que florecen en pleno desierto, desde Guanajuato hasta San Luis de Potosí. Más de 3.000 minas, a veces minúsculas, se dispersan allí, minas que se reparten, en el siglo XVI, de 10.000 a 11.000 mineros, quizás 70.000 en el siglo XVIII; allí los obreros llegan de todas partes, indios, mestizos y blancos que, además, se confunden. La introducción, después de 1554-1556, del procedimiento de la amalgama[34] permitió el tratamiento del mineral pobre, la reducción de los costes generales y el aumento de la productividad y de la producción.

Como en Europa, este pequeño universo de mineros está apartado; tanto los patrones, como los obreros, son gastadores, inquietos y jugadores. Los obreros tienen una especie de prima —el *partido*— en función del mineral producido. Sus salarios son, aunque relativos, muy elevados, pero su oficio es terrible (no se utiliza la pólvora antes del siglo XVIII), y es una población revoltosa, violenta y hasta cruel a veces; bebe y fes-

teja; no son solamente los «paraísos artificiales» de los que habla, divertido, un historiador[35], sino la fiesta absurda y, por encima de todo, la necesidad obstinada de aparentar. En el siglo XVIII todo se agrava, como si la prosperidad fuese mala consejera. Ocurre[36] que un obrero que, al final de la semana, tenga 300 pesos en su bolsa, los gasta inmediatamente. Un obrero se compra vestidos de gala, blusas de tela de Holanda, otro invita a 2.000 personas a correrse una juerga a sus expensas y despilfarra los 40.000 pesos que le había dado el descubrimiento de una pequeña mina. Así gira sobre sí mismo este mundo nunca tranquilo.

El espectáculo es menos teatral, menos alegre, en verdad, en las minas de Perú, las más importantes de América en el siglo XVI. La amalgama llega allí con retraso, en 1572, pero no será liberadora. El trabajo forzado de la *mita* se mantiene y Potosí sigue siendo un infierno. ¿Se mantiene el sistema en razón de su mismo éxito? Es posible. Sólo al final del siglo, Potosí perderá una supremacía que ya no volverá a tener, pese a la vuelta a la actividad en el siglo XVIII.

Finalmente, el indio carga sobre sus hombros las primeras explotaciones vastas del Nuevo Mundo al servicio de España: las minas; la producción agrícola —piénsese en el cultivo del maíz, clave de la supervivencia americana—; el mantenimiento de las caravanas de mulos o de llamas sin las cuales el metal blanco y muchos otros productos no circularían, oficialmente de Potosí a Arica, y de manera clandestina del Alto Perú, por Córdoba, hasta Río de la Plata[37].

En cambio, allí donde los indios sólo vivían en sociedades tribales dispersas, la colonización europea tuvo que construir mucho por sí sola: así ocurrió en el Brasil anterior a las plantaciones azucareras; lo mismo en las colonias francesas e inglesas del «Continente» o de las Antillas. Hasta cerca de los años 1670-1680, ingleses y franceses debieron apelar en gran medida a los *«engagés»* [*contratados*], el término francés, o a los *identured servants* (servidores con un contrato debidamente registrado), el término inglés. *Engagés* y *servants* son casi esclavos[38]. Su suerte no es muy diferente de la de los negros que empiezan a llegar; como ellos, han sido transportados a través del océano en el fondo de las bodegas, en barcos pequeños donde falta sitio y el alimento es execrable. Además, cuando llegaban a América a expensas de una compañía, ésta tenía el derecho de reembolsarse los gastos: entonces, los «engagés» eran vendidos, ni más ni menos que como esclavos, auscultados y palpados como caballos por los compradores[39]. Sin duda, ni el *engagé* ni el *servant* son esclavos de por vida, ni son esclavos sus descendientes. Pero por esto mismo el amo no se preocupa de cuidarlos: sabe que los perderá al final de su contrato (36 meses en las Antillas Francesas, de 4 a 7 años en las posesiones inglesas).

Tanto en Inglaterra como en Francia, se utilizan todos los medios para reclutar a los emigrantes necesarios. Han sido encontrados más de 6.000 contratos de *engagés* en los archivos de La Rochela, para el período 1635-1715; la mitad de los reclutados provenían de Saintonge, Poitou y Aunis, provincias falsamente ricas. Para multiplicar las partidas, la violencia se sumaba a la publicidad falaz. En ciertos barrios de París se hacían redadas[40]. En Bristol, se raptaba, sin otra forma de proceso, a hombres, mujeres y niños, o bien pesadas condenas multiplicaban los «voluntarios» para el Nuevo Mundo, quienes se salvaban así de la horca. En resumen, ¡se los condenaba a las colonias como a las galeras! Bajo Cromwell, hubo envíos masivos de prisioneros escoceses e irlandeses. De 1717 a 1779, Inglaterra mandó a sus colonias a 50.000 deportados[41], y un evangelista humanitario, John Oglethorpe, fundó en 1732 la nueva colonia de Georgia para recibir en ella a los numerosos encarcelados por deudas[42].

Hubo, pues, una vasta y larga «servidumbre» blanca. Eric Williams insiste en ello, pues, para él, las servidumbres en América se relevan y, de algún modo, se engendran unas a otras; cuando una cesa, otra la sucede. La sucesión no se realiza de manera au-

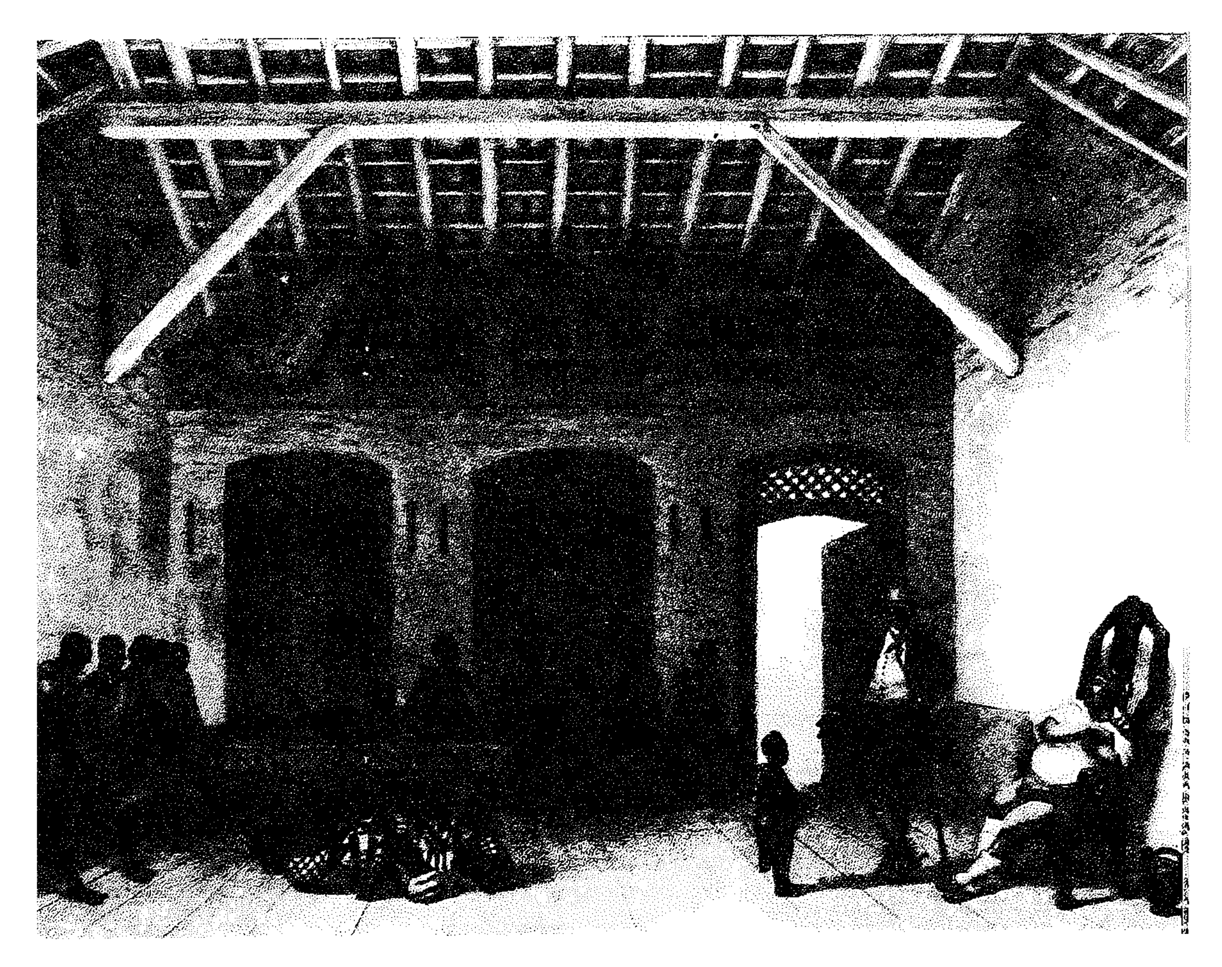
tomática, pero, en conjunto, la regla es clara. La servidumbre blanca sólo apareció en la medida en que la india decayó, y la esclavitud negra —esa prodigiosa proyección de Africa hacia el Nuevo Mundo— no se desarrolló más que a consecuencia de la insuficiencia del trabajo indio y de la mano de obra importada de Europa. Allí donde el negro no fue utilizado —por ejemplo, en los cultivos de trigo al norte de Nueva York—, el *servant* permanecerá allí hasta el siglo XVIII. Así ha operado una exigencia colonial que ha dirigido cambios y secuencias por razones económicas, no raciales; no tienen «nada que ver con el color de la piel»[43]. Los «esclavos» blancos ceden el lugar porque tenían el defecto de serlo a título temporal; y quizás costaban demasiado caros, aunque sólo fuese en razón de su alimentación.

Esos *engagés* y esos *servants*, una vez liberados, roturaron y ganaron para la agricultura pequeñas propiedades dedicadas al tabaco, al índigo, al café o al algodón. Pero luego perdieron a menudo la partida frente a las grandes plantaciones, nacidas del cultivo conquistador de la caña de azúcar, empresa costosa y por ende capitalista, que exigía una mano de obra importante y material, por no decir un capital fijo. Y en este capital fijo tuvo su lugar el esclavo negro. La gran propiedad azucarera elimina a la pequeña propiedad, que sin embargo había ayudado a lanzarla: el terreno conquistado, desbrozado por el pequeño roturador, favorece, en efecto, la creación de las plantaciones. Ayer, hacia el decenio de 1930, el mismo proceso era visible en las zonas adelantadas del Estado de São Paulo, en Brasil, donde una pequeña propiedad transitoria preparaba el terreno a las vastas *fazendas* de café que finalmente la sustituían.

En los siglos XVI y XVII, con la gran propiedad (grande relativamente), se multiplican los esclavos negros que son su condición *sine qua non*. Después del descenso dramático de la población india, el proceso económico que abre América a las poblaciones africanas actúa por sí solo: «Es el dinero y no las pasiones, buenas o malas, el que ha tramado el complot»[44]. Más fuerte que el indio (un negro, se decía, vale por cuatro indios), más dócil, más dependiente porque está separado de su comunidad de origen, el esclavo africano se compra como una mercancía, hasta por encargo. El tráfico de los negreros permitirá el surgimiento de plantaciones azucareras enormes para la época, en el límite de lo que permitía el transporte por carro de la caña, que, tan pronto como era cortada, debía ser llevada, para que no se echase a perder, al molino y triturada sin demora[45]. En estas vastas empresas, había lugar para un trabajo regular, bien dividido, monótono y sin gran cualificación, aparte de tres o cuatro cargos de técnicos, de obreros cualificados.

La docilidad, la permanencia y la fuerza de la mano de obra negra hicieron de ella la herramienta menos cara, la más eficaz y pronto la única buscada. Si en Virginia y Maryland el tabaco, cultivado primero por pequeños propietarios blancos, tuvo un gran avance de 1663 a 1699[46] —su exportación se multiplicó por seis— fue porque se pasó del trabajo blanco a la mano de obra negra. Al mismo tiempo, como es lógico, surgió una aristocracia semifeudal, brillante, cultivada y abusiva también. El tabaco cultivado a gran escala para la exportación, como el trigo en Sicilia o en Polonia, como el azúcar en el *Nordeste* brasileño o en las Antillas, creó un mismo orden social. A causas idénticas corresponden resultados análogos.

Pero el negro fue utilizado en muchas otras tareas. Así, el lavado del oro brasileño que se inicia en los últimos años del siglo XVII resulta de la incorporación, en el corazón de *Minas Geraes*, de Goyaz y del *sertão* de Bahía, de millares de esclavos negros. Y si los negros no van a trabajar a las minas de plata de los Andes o del norte de la Nueva España, es (razón de peso) porque cuestan más caros en el interior del Continente, después de un viaje interminable, que en el litoral atlántico, y no solamente, como se ha dicho, porque el frío de las alturas montañosas (que desempeñó su papel) les impedía el durísimo trabajo en las minas.



Grabado que ilustra el Voyage pittoresque et historique au Brésil *(1834) de J. B. Debret, cuyo comentario ofrece él mismo (pp. 78-79). En la calle del Val-Longo, en Río de Janeiro, esta tienda de esclavos es un «verdadero depósito», a donde los negros, al llegar de las costas de Africa, son conducidos por sus propietarios. El tendero, sentado en un sillón, discute con un* Mineiro *(un propietario de Minas Geraes) la compra de un niño. El camaranchón enrejado, al fondo, sirve de dormitorio común de los negros, que suben a él mediante una escala. No hay ventanas, salvo algunas troneras. «Tal es —concluye Debret— el bazar donde se venden hombres.» (Clisé de la B.N.)*

Las manos de obra serviles de América, de hecho, han sido más intercambiables de lo que se ha dicho. Los indios pueden ser lavadores de oro, y lo son alrededor de Quito. De igual modo, dejemos de lado las sandeces sobre la imposibilidad en que se hallaría el blanco para vivir del trabajo de sus manos en los Trópicos (era lo que pensaba Adam Smith, entre mil otros[47]). Los *engagés* y los *servants* trabajaron en ellos en el siglo XVII. Hace más de cien años que los alemanes se instalaron en Seafort, en Jamaica: allí viven y allí trabajan todavía. Desmontadores italianos cavaron el canal de Panamá. Y el cultivo de la caña, en la Australia tropical del norte, es totalmente realizado por blancos. Asimismo, en el sur de los Estados Unidos, la mano de obra blanca ha recuperado su importancia, mientras que los negros han emigrado hacia el norte, al clima rudo, y sin pasarlo mejor ni peor, viven en Chicago, Detroit o Nueva York. Entonces, si el clima, que —repitámoslo— ha tenido su importancia, no ha determi-

nado por sí solo la repartición y la implantación de los hombres a través del Nuevo Mundo, es evidentemente la historia la que se ha encargado de ello, la historia complicada de la explotación europea, pero también, antes de ella, el pasado potente de los amerindios, el cual, con el éxito inca y azteca, marcó de antemano sobre el suelo americano de manera indeleble la permanencia amerindia. La historia, finalmente, ha dejado sobrevivir hasta nosotros una América India, una América Africana y una América Blanca; las ha mezclado, pero insuficientemente, pues todavía hoy siguen distinguiéndose masivamente una de otra.

A favor de Europa

¿Quién no ha repetido que América se vio obligada a repetir Europa? Es cierto en parte solamente, pero lo suficiente para no seguir al pie de la letra a Alberto Flores Galindo[48], quien quisiera descartar toda interpretación europea de un fenómeno americano cualquiera. En general, América ha debido recorrer, por su cuenta y como ha podido, las largas etapas de la historia de Europa, sin respetar su orden, es verdad, ni sus modelos. Las experiencias europeas —Antigüedad, Edad Media, Renacimiento, Reforma[49]...— se vuelven a encontrar en ella, aunque mezcladas. Así, he conservado el recuerdo visual de zonas adelantadas americanas de hoy que recuerdan, mejor que cualquier descripción erudita, las zonas de roturación de los bosques medievales de Europa en el siglo XIII. De igual modo, ciertos rasgos de las primeras ciudades europeas del Nuevo Mundo y de sus familias patriarcales reproducen, para el historiador, una antigüedad aproximada, semiverdadera, semifalsa, pero inolvidable. Confieso también que me fascina la historia de esas ciudades americanas que progresan *antes* que las campiñas, o al menos al mismo tiempo que ellas. Permiten imaginar bajo otro aspecto el grande y decisivo avance urbano de la Europa de los siglos XI y XII, en el que la mayor parte de los medievalistas no quieren ver más que el fruto lentamente desarrollado de un progreso agrícola, y no mercantil y urbano. ¡Y sin embargo...!

¿Sería razonable no ver en eso más que simples reminiscencias, mientras que Europa controla el desarrollo de ultramar y le impone sus reglas? En la medida en que cada metrópoli pretendía conservar su trozo de América de modo exclusivo, imponiéndole la observancia de los «pactos coloniales» y el respeto de los «exclusivos», las sociedades del otro lado del Atlántico no podían desligarse de las tutelas lejanas y de los modelos obsesivos de Europa, en verdad una *genitrix* que vigiló de cerca a su progenitura y que sólo tuvo momentos de desatención al principio, en la oscuridad y la mediocridad de las primeras implantaciones. Inglaterra y España dejaron crecer a su aire, como pudieran y hasta como quisieran, a sus primeras Américas. Luego, después de crecer y prosperar los niños, fueron sometidos a control y todas las cosas puestas en su lugar; hubo «centralización», como suele decirse, en beneficio de las instituciones metropolitanas.

Centralización natural, tanto mejor aceptada cuanto que era indispensable para la defensa de las jóvenes colonias contra los ataques de las otras potencias europeas. Pues la rivalidad seguía viva entre los copartícipes del Nuevo Mundo. Había luchas sin fin en los confines terrestres, y no menos a lo largo de los interminables litorales de América.

Centralización facilitada, también, sin duda, por el hecho de que aseguraba, en el interior de la colonia, la dominación de la minoría blanca, y de que ésta permanecía atada a las creencias, los pensamientos, las lenguas y las artes de vivir de la ya «vieja»

Europa. Poco numerosa en verdad, pero eficaz, activa y dominante, la aristocracia territorial que posee el valle de Chile, en el siglo XVIII, está formada por «unas 200 familias»[50]. En 1692, los ricachos de Potosí son un puñado de grandes personajes, «vestidos con paños de oro y plata, pues cualquier otra ropa no sería bastante buena para ellos»[51]; el lujo de sus casas es inaudito. ¿Y cuántos son los negociantes opulentos de Boston en vísperas de la revolución de 1774? Ahora bien, lo que salva a estos grupúsculos es, sin duda, la pasividad de los trabajadores, ante todo, pero también la complicidad de un orden social que envuelve todo y que Europa tiene, asimismo, interés en mantener cueste lo que cueste.

Es verdad que esas sociedades se muestran más o menos dóciles, más o menos dependientes, con respecto a las metrópolis. Pero la indisciplina, cuando la hay, no cambia nada de su esencia, de su orden ni de sus funciones, inseparables del orden y de las funciones que forman la osamenta de las sociedades europeas pasadas o actuales. Las menos dóciles o las menos sujetas de estas sociedades son las que no están cogidas en las grandes corrientes de los intercambios intercontinentales, aquellas cuya «economía mediocre... no es arrastrada por un producto dominante»[52], por una producción teledirigida a través del Atlántico[53]. Estas sociedades y economías, que interesan poco a los negociantes de Europa y no reciben inversiones ni encargos, siguen siendo pobres, relativamente libres y abandonadas a la autarquía. Es el caso del Perú pastoral del dorso de los Andes, por encima de los bosques espesos de la Amazonia; es el caso de la zona señorial de los *llanos* de Venezuela, donde los encomenderos no se han dejado debilitar por el gobierno autoritario de Caracas; es el caso del valle del São Francisco, este «río de los rebaños» más que semisalvajes del interior de Brasil, donde un señor feudal, García de Resende, posee tierras tan vastas, se dice (pero prácticamente vacías), como toda la Francia de Luis XIV; es el caso, también, de cualquier ciudad suficientemente perdida en el espacio americano, suficientemente aislada como para verse obligada, aunque no tuviese ningún prurito de independencia, a gobernarse a sí misma. A fines del siglo XVII, y todavía en el XVIII, São Paulo, la antigua capital de los primeros *bandeirantes*[54], es un ejemplo de esas independencias obligadas. «Los portugueses —escribe Accarias de Sérionne en 1766— tienen pocos establecimientos en el interior de Brasil; la ciudad de São Paulo es la que consideran más importante. [...] Esta ciudad está a más de doce horas en el interior...»[55]. «Es una especie de República —dice Coreal—, compuesta en su origen por toda clase de gente sin fe y sin ley»[56]. Los «paulistas» se consideran como un pueblo libre. En verdad, es un nido de avispas: recorren las rutas del interior y si bien abastecen a los campos de mineros, también saquean las aldeas indias de las reducciones jesuitas de las márgenes del Paraná, y en sus incursiones llegan hasta Perú y la Amazonia[57] (1659).

Sin embargo, las economías obedientes o domesticadas abundan. En efecto, como Virginia por su tabaco, como Jamaica por su azúcar, ¿podrían resistirse, cuando viven de las compras del mercado inglés y del crédito de Londres? Para la independencia de las colonias de América, será necesaria una serie de condiciones previas, de hecho difíciles de reunir, y, además, el favor de las circunstancias, como mostrará la primera gran revolución antieuropea, la de las colonias inglesas en 1774.

Y además, por último, hace falta una fuerza autónoma suficiente para que el orden colonial pueda luego mantenerse, evolucionar por sí solo, prescindiendo de la ayuda de la metrópoli. ¿No está en peligro permanente este orden? Los plantadores de Jamaica viven en el terror de los levantamientos de esclavos; el interior brasileño posee «repúblicas» de esclavos cimarrones; indios «bravos»[58] amenazan la línea esencial del istmo de Panamá; en el sur de Chile, los araucanos son un peligro hasta entrado el siglo XIX; en Luisiana, un levantamiento de los indios, en 1709, hizo necesario el envío de un pequeño cuerpo expedicionario francés...[59].

Contra Europa

Pero, ¿podía perpetuarse el «pacto colonial» bajo el signo de desigualdades patentes? Las colonias no existían más que para servir a la riqueza, el prestigio y la fuerza de las metrópolis. Su comercio y su vida entera estaban bajo vigilancia. Thomas Jefferson, futuro presidente de los Estados Unidos, decía con crudeza que las plantaciones de Virginia eran «una especie de propiedad anexionada a ciertas casas comerciales de Londres»[60]. Otra queja: Inglaterra oirá hasta la saciedad quejarse a sus colonias de América de una falta casi dramática de moneda. Nunca puso remedio a esto: la metrópoli pretendía tener con sus colonias una balanza positiva, y por ende recibir dinero contante, no proporcionarlo[61]. Entonces, por grande que fuese la paciencia de los países sometidos, tal régimen quizás no habría durado mucho si la realidad hubiese respondido a la letra de los reglamentos y las leyes; si la distancia —aunque sólo fuese la extensión de los viajes a través del Atlántico— no hubiese creado una cierta libertad; si el contrabando, omnipresente e irreprimible, no hubiese engrasado los engranajes.

Resultaba de ella cierta laxitud, una tendencia a dejar que las cosas marchasen por sí solas. De manera que, sin demasiado brillo, ciertos torcimientos y reequilibrios se instalaban por sí mismos, raramente reconocidos en el momento deseado y contra los cuales, luego, nadie podía ya actuar. Así, no había aduanas eficaces; y había una administración, no para ejecutar al pie de la letra las órdenes de la metrópoli, sino para ceder a los intereses locales y privados. Más aún, el aumento de los intercambios ayudaba a las economías americanas a monetarizarse, a hacer de suerte que una parte de los metales preciosos de América, por el contrabando o la simple lógica de los mercados, quedase en el lugar, en vez de ir a parar a Europa. «Antes de 1785, era corriente ver a la Iglesia, en México, ponerse de acuerdo con los campesinos para recibir el diezmo en dinero»[62]. El detalle es significativo por sí mismo. De igual modo, el crédito, testimonio de una evolución avanzada, desempeñaba su papel hasta en el interior perdido del país brasileño. Es verdad que allí el oro cambiaba todo: el *Conselho* de Vila Rica escribía al rey, el 7 de mayo de 1751, que muchos mineros «deben, evidentemente, el precio de los esclavos que poseen, de manera que quien exteriormente parece rico es pobre en realidad, mientras que muchos que viven como pobres son verdaderamente ricos»[63]. Es decir que el patrón de un centro de extracción del oro trabaja con el adelanto que le han otorgado los comerciantes y que le ha servido, particularmente, para comprar sus esclavos. La misma evolución se ve en los países productores de plata. Leyendo la apasionante obra de D. A. Brading sobre la Nueva España del siglo XVIII, en el marco prioritario de la ciudad de Guanajuato, a la sazón la mayor ciudad minera de América y del mundo, se tiene la impresión de que allí el crédito multiplica sus formas a su gusto, las superpone, las entrelaza y demuele el edificio construido para imaginar otro, y así sucesivamente.

La lección, muy clara, es que, en beneficio de los comerciantes locales, se ha iniciado una acumulación no despreciable. En la América española incluso hay comerciantes criollos tan ricos que se dirá, a fines del siglo XVIII, ¡que España es la colonia de sus colonias! ¿Una simple manera de hablar o expresión de un resentimiento español contra gentes que no sabían ponerse en su lugar? En todo caso, cuando las crisis de la independencia, se observará muchas veces conflictos, animosidades vivas, entre comerciantes del Nuevo Mundo y capitalistas de las metrópolis. Así ocurre en Boston. Así ocurre en Buenos Aires, donde los comerciantes locales, en 1810, quieren romper con los negociantes de Cádiz. Así ocurre en las ciudades brasileñas, donde la hostilidad se convierte en odio hacia los comerciantes portugueses. En Río de Janeiro, donde el

atraco y el asesinato son moneda corriente, el comerciante portugués de dedos cubiertos de anillos, que en su casa exhibe su vajilla de plata, es el enemigo execrado; se lo golpea como se puede y, a falta de otra venganza, se hace de él una burla feroz que lo convierte en un verdadero personaje de comedia, palurdo, odioso y a veces marido engañado. Se podría efectuar un estudio fascinante de psicología social sobre aquellos a quienes, en los países españoles de América, se llama los *chapetones* o los *gachupines,* voces que designan a los hombres recientemente llegados de España, con su inexperiencia, sus pretensiones y, a menudo, su fortuna hecha de antemano. Llegan para reforzar pequeños grupos ya instalados y que, en el comercio, ocupan los lugares dominantes. Así, todo México está bajo la dominación de comerciantes originarios de las provincias vascas o de las montañas del interior de Santander. Estas familias mercantiles hacen ir de España a los sobrinos, los primos y los vecinos de su aldea natal, reclutan colaboradores, sucesores y yernos. Los recién llegados triunfan sin esfuerzo en la «carrera del matrimonio». En 1810, Hidalgo, el revolucionario mexicano que quiere como tantos otros poner fin a la inmigración *gachupina,* los acusa de ser hombres «desnaturalizados. [...] El móvil de toda su agitación no es más que la avaricia sórdida. [...] No son católicos más que por política, su Dios es el dinero». *Su Dios es el dinero*[64] [en español en el original].

La querella industrial

Tanto en el plano industrial, como en el plano mercantil, se prepara desde hace mucho tiempo un conflicto entre colonias y metrópoli. Desde fines del siglo XVI, una crisis perdurable recorre toda la América Ibérica, y sin duda la América entera[65] El capitalismo europeo está entonces, al menos, en dificultades; en el siglo XVII, pues, del otro lado del Atlántico fue menester arreglárselas por sí mismos. Los mercados regionales en vías de formación aumentan sus intercambios: los brasileños llegan obstinadamente a los países andinos; Chile abastece a Perú de trigo; las naves de Boston llevan a las Antillas harina, madera y el pescado de Terranova... Y así sucesivamente. Surgen industrias. En Quito, hay en 1692 «manufacturas de sarga y de telas de algodón [...], paños [...] toscos que sirven para vestir al pueblo. Así, se los despacha al Perú y a Chile, y hasta a la Tierra Firme y a Panamá, por Guayaquil, que es como el puerto de Quito [sobre el Pacífico]. Se los transporta también por tierra a Popayán»[66]. Un desarrollo análogo de los textiles se manifiesta en Nueva Granada de Socorro[67], en la provincia peruana de Cuzco y en el sur indio de México a La Puebla[68]; en el interior de lo que será la Argentina, particularmente, en Mendoza, donde, dice el obispo Lizarraga, «los indios que han sido criados entre nosotros hacen un hilo tan fino como el más fino hilo de Vizcaya»[69]. Se desarrollaron muchas otras industrias de transformación de los productos agrícolas o de la ganadería; en todas partes se fabrica jabón y velas de sebo; en todas partes se trabaja el cuero[70].

Creada sin duda durante los años difíciles del siglo XVII, en una época en la cual, con el surgimiento de las grandes *haciendas,* una gran parte de América se «feudalizó», ¿se extendería como una mancha de aceite esa industria elemental cuando la coyuntura volviese a ser favorable? Para eso, hubiera sido necesario que Europa renunciase a su monopolio manufacturero. Y esto no estaba, ciertamente, en sus intenciones. A lord Chatam se le atribuían estas palabras: «Si a América se le ocurriese fabricar una media o un clavo de herradura, me gustaría hacerle sentir todo el peso de la potencia británica»[71]. Son palabras que, si verdaderamente fueron pronunciadas, darían testimonio



En el siglo XVIII, un taller de bordado del Perú. Las obreras son mestizas. Madrid, Palacio Real, Libro Trujillo del Perú. (Foto Mas.)

de las intenciones de Gran Bretaña, pero también de su ignorancia de las realidades de ultramar. El Nuevo Mundo no se privaba de fabricar lo que necesitaba.

En resumen, América entera, al envejecer, logró sus propios equilibrios y organizó sus escapatorias. La América española, más que las otras partes del Nuevo Mundo, encontró en las redes del contrabando un suplemento de libertad, fuentes de beneficio. El galeón de Manila, con conocimiento de todo el mundo, efectúa una captura del metal blanco americano en detrimento de España, hasta de Europa, en beneficio de la China lejana y de los capitalistas del *Consulado* de México. Además, la mayor parte, con mucho, de las monedas y los lingotes de plata, hasta fines del siglo XVIII, está destinada, no al Rey Católico —convertido en pariente pobre—, sino a los comerciantes privados. Los comerciantes del Nuevo Mundo también tuvieron su parte.

Las colonias inglesas eligen la libertad

La protesta general del Nuevo Mundo estallará primero en las colonias inglesas de América. «Insurrección» es, evidentemente, un término demasiado fuerte para el *Tea Party* de Boston y el gesto de esos hombres que, el 16 de diciembre de 1774, disfrazados de pieles rojas, penetraron en tres naves de la Compañía de Indias Inglesa, anclada en el puerto, y arrojaron al mar sus cargamentos de té. Pero con ese incidente, mediocre en sí, se inició la ruptura entre las colonias —los futuros Estados Unidos— e Inglaterra.

El conflicto, seguramente, surgió de la expansión económica del siglo XVIII que sublevó a las colonias inglesas, como el resto de América, y más sin duda porque se hallaban en el cénit de los intercambios internos o externos.

La señal de ese ascenso es, en primer lugar, la llegada continua de inmigrantes, de obreros ingleses, de campesinos irlandeses y de escoceses, estos últimos originarios, a menudo, del Ulster y embarcados en Belfast. En los cinco años precedentes a 1774, 152 barcos salidos de puertos irlandeses transportaron a «44.000 personas»[72]. A lo que se añadía una fuerte colonización alemana. Entre 1720 y 1730, ésta estuvo a punto de «germanizar [...] Pennsylvania»[73], donde los cuáqueros se hallaban en minoría frente a los alemanes, a los que se sumaban los irlandeses católicos. La implantación germánica se reforzará todavía más después de la independencia, pues muchos mercenarios alemanes al servicio de Inglaterra optaron, terminada la guerra, por permanecer en América.

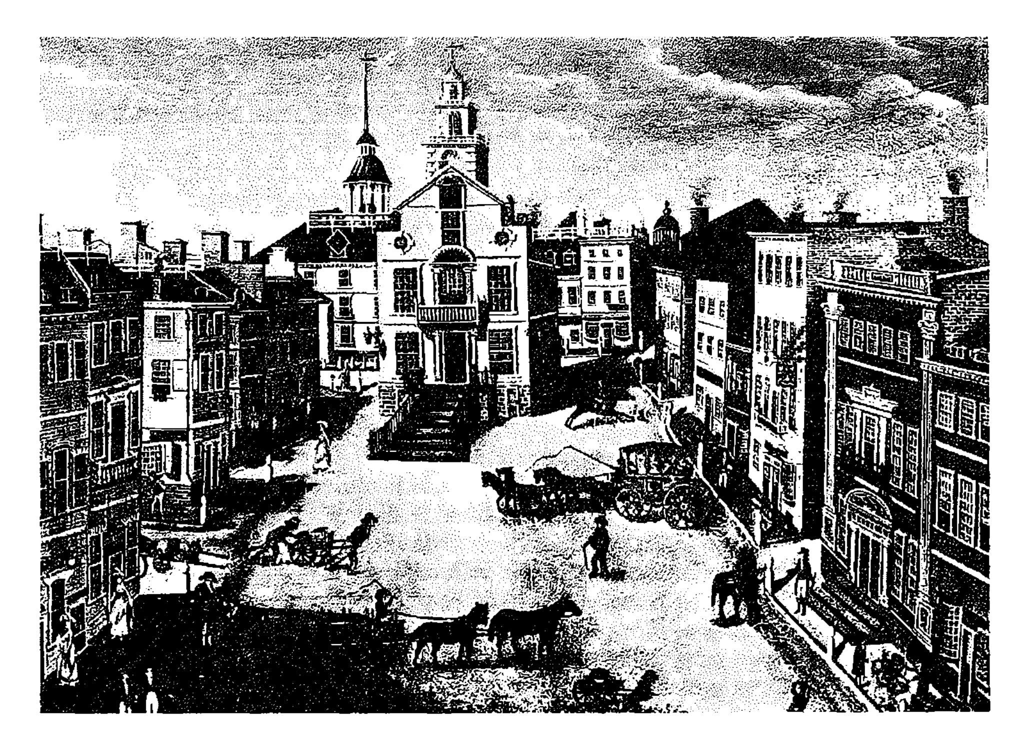
Esa inmigración es un verdadero «comercio de hombres»[74]. En 1781, «un gran comerciante se jactaba de haber importado, él solo, antes de la guerra, 40.000 europeos: gente del Palatinado, suabos y algunos alsacianos. La emigración se hacía a través de Holanda»[75]. Pero son sobre todo los irlandeses quienes constituyen el objeto de un tráfico que se asemeja, quiérase o no, a la trata de negros y que la independencia no interrumpe, sino todo lo contrario. «El comercio de importación de Irlanda —explica un informe de 1783—, suspendido durante la guerra, ha recobrado su actividad con grandes beneficios para quienes lo ejercen. [En un barco hay] 350 hombres, mujeres y niños recién llegados [que] han sido contratados inmediatamente. [El método es simple]: un capitán [de barco] propone sus condiciones a los emigrantes en Dublín o en cualquier otro puerto de Irlanda. Los que pueden pagar su pasaje, generalmente a razón de 100 u 80 [libras] tornesas, llegan a América libres de hacer lo que les convenga. Los que no pueden pagar son transportados a expensas del armador, quien, para reembolsarse, hace saber a su llegada que ha importado artesanos, jornaleros y sirvientes domésticos, y que ha convenido con ellos contratar, por su cuenta[76], su servicio por un término que es, de ordinario, de 3, 4 ó 5 años para los hombres y mujeres, y de 6 ó 7 para los niños. Los últimos importados fueron contratados a razón de 150 a 300[77] y entregados al capitán, según el sexo, la edad y las fuerzas. Los amos sólo están obligados a alimentarlos, vestirlos y alojarlos. Cuando expira su servicio, se les da un traje y una laya, y son absolutamente libres. Para el invierno próximo se esperan de 15.000 a 16.000, la mayor parte irlandeses. Los magistrados de Dublín experimentan las mayores dificultades para impedir las emigraciones. Los empresarios dirigen su mirada a Alemania»[78].

En consecuencia, se establece «una migración corriente de las costas [atlánticas] hacia las montañas e incluso al oeste. [...] Una sola habitación aloja a todos hasta que se construyen habitaciones para cada una [de las familias]». Los recién llegados, una vez que adquieren una buena posición, «vienen a Filadelfia a pagar el valor de los terre-

nos» que les han sido asignados y que son vendidos, de ordinario, por el gobierno de la colonia [luego del Estado que la sucede]». Los colonos «muy a menudo [...] revenden estas nuevas tierras y van a buscar a otras partes terrenos sin cultivar que revenden igualmente, después de haberlos valorizado. Varios labradores han roturado, sucesivamente, hasta seis establecimientos»[79]. Este documento de fines del siglo XVIII describe bien el fenómeno ya antiguo de la «frontera» que atrae, al término de su contrato, a los inmigrantes deseosos de hacer fortuna. Los escoceses, en particular, se aventuraban en los bosques, donde vivían a la manera india, avanzando siempre, de zonas roturadas a zonas por roturar. Detrás de ellos, inmigrantes menos aventureros, a menudo alemanes, ocupaban y explotaban el terreno conquistado[80].

Este aflujo de hombres hacia las tierras y bosques del oeste acompaña, e incita, a un ascenso económico general. Los observadores tienen la impresión de asistir a una explosión biológica; los americanos, dicen, «tienen todos los hijos que pueden. Las viudas que tienen muchos hijos están seguras de volverse a casar»[81]. Esta fuerte natalidad aumenta la marea de la población. A este ritmo, incluso las regiones situadas al norte de Filadelfia han dejado poco a poco de ser de poblamiento inglés casi sin mezcla. Y como escoceses, irlandeses, alemanes y holandeses sólo sienten indiferencia o aun hostilidad con respecto a Inglaterra, esta mezcla étnica, iniciada pronto y rápidamente acelerada, contribuirá sin ninguna duda a la separación frente a la metrópoli. En octubre de 1810, el cónsul francés, que acaba de llegar a Nueva York, trata, como se le ha pedido en París[82], de definir «el espíritu actual de los habitantes del Estado y... sus verdaderas disposiciones hacia Francia». Escuchemos su respuesta: «No es por la ciudad populosa [Nueva York tiene entonces 80.000 habitantes] en la que habito por la que es menester juzgar; sus habitantes, en su mayoría extranjeros donde se cuentan todo tipo de naciones excepto, por así decir, americanos, no tienen, en general, otro espíritu que el de los negocios. Nueva York es, por decirlo así, una gran feria continua, donde los dos tercios de la población se renuevan sin cesar; donde se hacen negocios inmensos, casi siempre con capitales ficticios y donde el lujo llega a un grado pavoroso. Por ello, el comercio es allí, generalmente, poco sólido; las quiebras frecuentes y a menudo considerables causan poca sensación; más aún, es raro que una quiebra no encuentre la mayor indulgencia por parte de los acreedores, como si cada uno tratase de adquirir un derecho a la reciprocidad. Es, por tanto —concluía—, en el campo y en las ciudades del interior donde es menester buscar a la población americana del Estado de Nueva York.» En cuanto a las transformaciones humanas del *melting pot*, ¿no es la masa entera, todavía comedida, de los americanos —3 millones de habitantes hacia 1774— la que se resiente de esas intrusiones extranjeras, tan importantes —conservando las proporciones— como lo serán en los Estados Unidos de fines del siglo XIX?

Sin embargo, tal fenómeno concierne más al norte de las colonias inglesas (Nueva Inglaterra, Massachusetts, Connecticut, Rhode Island, New Hampshire, Nueva York, Nueva Jersey, Delaware y Pennsylvania) que a las colonias del sur (Virginia, Carolina del Norte, Carolina del Sur y Georgia), que son la zona, totalmente diferente, de las plantaciones y de los esclavos negros. Todavía hoy, quien visita la soberbia morada de Thomas Jefferson (1745-1826) en Monticello, en el interior de Virginia, la ve semejante a las *Casas Grandes* de Brasil o a las *Great Houses* de Jamaica, con el detalle particular de que la mayoría de las habitaciones de esclavos están en el subsuelo mismo del enorme edificio, que parece aplastarlos con su masa. Así, se puede repetir con respecto al «sur» de la América inglesa, el *deep south*, mucho de lo que Gilberto Freyre ha escrito sobre las plantaciones y las ciudades del *Nordeste* brasileño. Pero, pese a la analogía de las situaciones, las dos experiencias están humanamente alejadas una de otra. Hay entre ellas la distancia que separa a Portugal de Inglaterra, diferencias de cultura, de mentalidades, de religión, de comportamientos sexuales. Los amos domésticos de



Boston en 1801. Vista de State Street *y de* Old State House. *Casas de ladrillos, carroza, modas europeas. Cuadro de James B. Marston, Massachusetts Historial Society, Boston. (Foto I.P.S.)*

los señores de *engenhos,* de los que habla Gilberto Freyre, se manifestaban abiertamente. En cambio, la larga pasión de Jefferson por una de sus jóvenes esclavas fue un secreto celosamente guardado[83].

La oposición que enfrenta al norte y al sur es un rasgo estructural fuertemente acusado, que marca desde sus comienzos la historia de los futuros Estados Unidos. En 1781, un testigo describe New Hampshire: «No se ve allí —dice— como en los estados meridionales, al poseedor de 1.000 esclavos y de 8 a 10 mil acres de tierra insultar a la mediocridad de su vecino»[84]. Al año siguiente, otro testigo vuelve a tomar la comparación. «Hay en el sur más holgura para un pequeño número; en el norte, mayor prosperidad pública, más felicidad particular, una feliz mediocridad, más población...»[85]. Sin duda, esto es simplificar demasiado, y Franklin Jameson se ha ocupado de matizar el cuadro[86]. Incluso en Nueva Inglaterra, donde eran rarísimas, donde la aristocracia era sobre todo urbana, había sin embargo grandes propiedades. En el estado de Nueva York, las «casas solariegas» se extendían en total sobre dos millones y medio de acres; a una centena de millas de Hudson, el territorio de Van Rensselaer medía 24 millas por 28, o sea, a título de comparación, los dos tercios de la superficie de toda la colonia de Rhode Island, de mediocres dimensiones, es verdad. La gran propiedad se agrandaba aún más en las colonias meridionales, y todavía más en Maryland y Virginia, donde la propiedad de los Fairfax cubría seis millones de acres. En Carolina del Norte, la de lord Granville constituía, por sí sola, la tercera parte del territorio de

la colonia. Es evidente que el sur pero también una parte del norte se prestaban a un régimen aristocrático, ya insidioso, ya manifiesto, y en verdad a un sistema social «transplantado» de la vieja Inglaterra cuya clave era en un todo el derecho de primogenitura. Sin embargo, como pequeñas propiedades se insinuaban por todas partes entre las mallas de los vastos dominios, en el norte, donde el terreno accidentado era poco propicio a los grandes cultivos, y a la vez en el oeste, donde era menester destruir los bosques para crear campos de labranza, esa partición desigual de la tierra, en una economía en la cual la agricultura prevalecía de manera colosal, no impedía un equilibrio social bastante sólido en beneficio de los más afortunados. Al menos hasta la Revolución, que derrocó a numerosas dinastías partidarias de Inglaterra y que fue seguida de expropiaciones, ventas y evoluciones «a la tranquila y sosegada manera anglosajona»[87].

Así, el régimen agrario es más complicado de lo que lo presenta el esquema habitual, que opone simplemente el norte al sur. De los 500.000 esclavos negros de las trece colonias, 200.000 están en Virginia; 100.000, en Carolina del Sur; de 70.000 a 80.000 en Maryland, y otro tanto en Carolina del Norte; quizás 25.000 en el estado de Nueva York; 10.000, en Nueva Jersey; 6.000 en Connecticut; 6.000 en Pennsylvania; 4.000, en Rhode Island; 5.000, en Massachusetts[88]; Boston, en 1770, «tiene más de 500 carrozas, y es magnífico ver en ellas a un negro de cochero»[89]. Curiosamente, fue el estado más rico en esclavos, Virginia, aquel cuya aristocracia fue favorable a los *Whigs*, es decir, a la revolución cuyo éxito, sin duda, aseguró.

Aparentemente, la contradicción consistente en reclamar la libertad para los blancos frente a Inglaterra y no sentirse muy atormentados por la servidumbre de los negros todavía no embarazaba a nadie. En 1763, un pastor inglés, al dirigirse a sus ovejas en Virginia, aseguraba: «No hago más que rendiros justicia al testificar que en ninguna parte del mundo los esclavos son mejor tratados que lo son, en general, en las colonias»[90]. Es decir, en las colonias inglesas. Nadie tomará estas palabras por palabras evangélicas. Además, de una punta a otra del territorio de las colonias, la situación real de los esclavos, incluso dentro de las plantaciones del sur, variaba en extremo. Y nada nos dice tampoco que, mejor integrado en las sociedades españolas o portuguesas de América, el negro haya sido allí más feliz, o menos desdichado, al menos en ciertas regiones[91].

Conflicto y rivalidad mercantiles

El conjunto de las trece colonias es todavía un país esencialmente agrícola: en 1789, «el número de brazos empleados en la agricultura es de nueve sobre diez en los Estados Unidos considerados colectivamente, y el valor de los capitales que se invierten en ella es varias veces mayor que el de las restantes ramas de la industria sumadas»[92]. Pero la primacía del suelo, de las roturaciones, de los cultivos, no impide que las colonias se vean llevadas a la revuelta por la actividad creciente de la navegación y de los tráficos de las regiones septentrionales, particularmente de Nueva Inglaterra. La actividad mercantil no es en ella mayoritaria, pero no por ello será menos determinante. Adam Smith, quien mejor ha comprendido a las colonias de América, a las que no tenía ante sus ojos como la revolución industrial que se iniciaba en Inglaterra en sus narices, Adam Smith, pues, dijo quizás lo esencial sobre las causas de la revuelta americana, cuyos ecos y desarrollo percibió: *La riqueza de las naciones* apareció en 1776, dos años después del episodio de Boston. La explicación de Adam Smith está contenida en una pequeña frase. Al hacer el elogio, como es lógico, del gobierno inglés, tanto más generoso con

sus colonias que las otras metrópolis, subraya que «los colonos ingleses gozan de una entera libertad», pero se ve obligado a terminar con una restricción: «en todos los puntos, a excepción de su comercio exterior»[93]. ¡La excepción es importantísima! Contrariaba directa e indirectamente al conjunto de la vida económica de las colonias, las obligaba a pasar por la intermediación de Londres, a estar ligadas a su crédito y, sobre todo, a mantenerse dentro de la envoltura mercantil del «Imperio» Inglés. Ahora bien, dedicada pronto al comercio, Nueva Inglaterra, con sus puertos esenciales de Boston y Plymouth, no puede consentir en ello más que rechinando los dientes, haciendo trampa, esquivando el obstáculo. La vida mercantil «americana» está demasiado viva, demasiado espontánea, para no tomarse las libertades que no se le otorgan. Así es, pero sólo tiene éxito a medias.

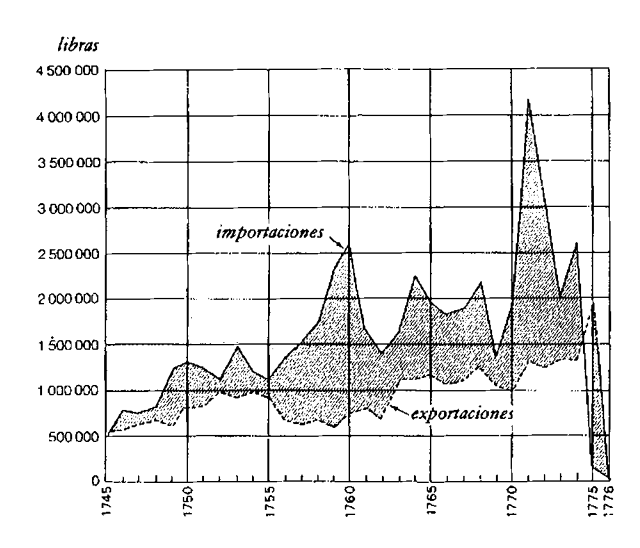
Nueva Inglaterra se reconstruyó[94], entre 1620 y 1642, con el éxodo de los puritanos expulsados por los Estuardos y que tuvieron como primera ambición la de fundar una sociedad cerrada, al abrigo del pecado, de las injusticias y las desigualdades de este mundo. Pero a este país naturalmente pobre, el mar le ofrece sus servicios; en él surge pronto un pequeño mundo mercantil muy activo. ¿Quizás porque el norte del conjunto colonial inglés es el más apto para comunicarse con la madre patria, de la que está más próxima? O también porque las costas de Acadia, el estuario de San Lorenzo o los bancos de Terranova ofrecen a poca distancia el maná de los alimentos marinos: fue de la pesca de donde los colonos de Nueva Inglaterra sacaron «más dinero [...]. Sin excavar las entrañas de la tierra y dejando hacer a los españoles y los portugueses, obtienen [este dinero] mediante el pescado que les proporcionan»[95]. Sin contar a los marineros que se forman en este rudo oficio y los barcos que es necesario construir para ellos. En Nueva Inglaterra, la pesca, en 1782, ocupa a 600 barcos y 5.000 personas.

Pero los colonos de Nueva Inglaterra no se contentaron con esta actividad al alcance de la mano. «Se los llamaba [y esta palabra, por sí sola, es aclaradora] los holandeses de América. [...] Se dice que los americanos navegan aún con más economía que los holandeses. Esta propiedad y el bajo precio de sus productos los hicieron superiores para el flete.» En efecto, movilizaron en su beneficio el cabotaje de las colonias, del centro y del sur, y redistribuyeron lejos sus producciones: trigo, tabaco, arroz, índigo, etcétera. Se encargaron de abastecer a las Antillas inglesas y francesas, holandesas o danesas: les llevaban pescado, caballa salada, bacalao, aceite de ballena, caballos, carne vacuna salada, y también madera, tablones y hasta casas prefabricadas, diríamos nosotros, «ya hechas y con carpintero que acompañaba al envío para dirigir la construcción»[96]. Volvían con azúcar, melazas y aguardiente de caña. Pero también con especias metálicas, pues, por las Antillas o por los puertos del Continente próximo, entran en los circuitos del metal blanco en la América española. Fue el éxito de este empuje mercantil hacia el Sur lo que, sin duda, decuplicó la potencia mercantil de las colonias del Norte e hizo nacer industrias en ellas: construcciones navales, paños y telas ordinarias, quincalla, destilerías de ron, hierro en barras y en lingotes de hierro de molde.

Además, los comerciantes y traficantes de los puertos septentrionales —sin olvidar Nueva York y Filadelfia— extendieron sus viajes a todo el Atlántico norte, a islas como Madeira, a las costas del Africa Negra, a Berbería, a Portugal, a Francia y, claro está, a Inglaterra. Incluso llevan el pescado seco, el trigo y la harina al Mediterráneo. Es verdad que esta extensión mercantil a escala mundial, creadora de comercios triangulares, no pone a Inglaterra fuera de juego. Aunque barcos americanos lleguen directamente a Amsterdam, Londres es casi siempre uno de los vértices de esos triángulos, y es en Londres donde, desde diferentes lugares de Europa, el comercio americano hace sus remesas; de Londres de donde recibe sus créditos. Así, deja allí una parte notable de sus excedentes, pues la balanza colonias-Inglaterra es favorable a esta última. «Por las compras y por las comisiones —dice un observador en 1770, antes del levantamiento de

las colonias—, todo el dinero de estos establecimientos [las colonias] pasa a Inglaterra, y las riquezas que les quedan están en papel [moneda]»[97] Sin embargo, es cierto que muy pronto América se convierte en rival y que su prosperidad corroe la prosperidad de la Isla e inquieta a las fortunas mercantiles de Londres. De aquí las medidas de represalia, irritantes y poco eficaces. Un buen observador dice, en 1766: «Inglaterra promulga hoy leyes inútiles para obstaculizar y limitar la industria de sus colonos; mitiga el mal pero no lo remedia»; «pierde en este comercio, el de Economía y la reexportación, los derechos de Aduana, los gastos de almacenamiento y de Comisión y una parte del Trabajo en sus puertos. Y en el caso de los reintegros directos en estas Colonias, lo que es hoy el uso más general, ¿no resulta de ello que los Navegantes, sobre todo los de Boston y Filadelfia, cuya navegación es de más de 1.500 barcos, no sólo abastecen a sus Colonias, sino también al resto de las Colonias Inglesas con Mercancías de Europa cargadas en los puertos extranjeros? Esto no puede hacerse sin infligir un perjuicio inmenso, tanto al Comercio de Inglaterra como a sus finanzas»[98].

Sin duda, surgían otros conflictos entre las colonias y la metrópoli, y quizás la ocupación por los ingleses del Canadá Francés, en 1762, ratificada al año siguiente por las cláusulas del Tratado de París, precipitó el curso de las cosas al otorgar a las colonias inglesas la seguridad de su frontera norte. Ya no tenían más necesidad de ayuda. En 1763, la Inglaterra victoriosa y la Francia vencida se comportaron una y otra, *a nuestros ojos al menos*, de manera inesperada. Inglaterra habría preferido en vez de Canadá (arrebatado a Francia) y la Florida (que le cede España) la posesión de Santo Domingo. Pero a los plantadores de Jamaica esto no les gustaba y se negaban a compartir con otros el mercado azucarero de Inglaterra, que era su coto reservado. Su insistencia, uni-



40. LA BALANZA COMERCIAL DE LAS COLONIAS INGLESAS DE AMERICA CON LA METROPOLI ES FAVORABLE A GRAN BRETAÑA

Su balanza comercial negativa obliga a las colonias, para restablecer su equilibrio exterior, a mantener comercios «triangulares», con escalas en Africa (comercio de esclavos), en las Antillas y en Europa, hasta el Mediterráneo. (Tomado de H. U. Faulkner, American Economic History, *1943, p. 123.)*

da a las resistencias de Francia, deseosa de conservar Santo Domingo, la reina de las islas azucareras, hicieron que los «arpendes de nieve» de Canadá pasasen a poder de Inglaterra. Pero de la codicia inglesa por Santo Domingo tenemos una prueba irrefutable. Cuando se reinició la guerra contra Francia, en 1793, los ingleses perdieron seis años en expediciones costosas e infructuosas para apoderarse de la isla[99]: «El secreto de la impotencia inglesa durante estos seis primeros años de la guerra (1793-1799) reside en estas dos palabras fatales: Santo Domingo.»

Sea como fuere, desde poco después del Tratado de París (1763), aumenta la tensión entre las colonias e Inglaterra. Esta quiere meterlas en cintura, hacerles soportar una parte de los enormes gastos de la guerra que acaba de finalizar. Aquéllas, en 1765, llegan hasta organizar el boicot de las mercancías inglesas, verdadero crimen de lesa majestad[100]. Todo eso es tan claro que los banqueros holandeses, en octubre de 1768, «temen que si las cosas empeoran entre Inglaterra y sus colonias, se produzcan bancarrotas de las que este país [Holanda] podría resentirse»[101]. Accarias de Sérionne, desde 1766, veía levantarse un imperio «americano»: «La Nueva Inglaterra —escribía— es más de temer que la antigua, para la pérdida de las Colonias de España...». Sí, un imperio «independiente de Europa»[102], un imperio —dice algunos años más tarde (1771)— que «amenaza, en un futuro muy próximo, a la prosperidad sobre todo de Inglaterra, España, Francia, Portugal y Holanda»[103]. Es decir, se percibían ya los primeros signos de la candidatura futura de los Estados Unidos a la dominación de la economía-mundo europea. Y esto es, para nuestra sorpresa, lo que dice en términos explícitos el ministro plenipotenciario francés en Georgetwon, treinta años más tarde, es verdad, en una carta del 27 de brumario del año X (18 de octubre de 1801): «Creo que Inglaterra está, con respecto a los Estados Unidos, en una posición totalmente similar a aquella en que la primera potencia [es decir, Inglaterra] se encontraba frente a Holanda a fines del siglo XVII, cuando ésta, agotada por los gastos y las deudas, vio su influencia comercial pasar a las manos de un rival que acababa de nacer, por así decir, al comercio»[104].

Las explotaciones españolas y portuguesas

Con la otra América, la ibérica, nos encontramos con otras realidades, con una historia diferente. No es que falten las analogías, pero lo que ocurre en el Norte no se reproduce, punto por punto, en el Sur. La Europa del Norte y la Europa del Sur reconstituyeron sus divergencias y sus oposiciones del otro lado del Atlántico. Además, hubo desfases importantes: así, las colonias inglesas se liberan en 1783, pero las colonias ibéricas no antes de 1822 y 1824, pero aun entonces la liberación del Sur resulta ser ficticia, pues a la antigua dominación se sustituye la tutela inglesa, que debía durar, en general, hasta 1940; después de lo cual la relevarán los Estados Unidos. En síntesis, en el Norte, vivacidad, fuerza, independencia, empuje personal; en el Sur, la inercia, las servidumbres, la mano pesada de las metrópolis, la serie de restricciones inherentes a la condición de cualquier «periferia».

Esta divergencia es, evidentemente, fruto de estructuras diferentes, de pasados, de herencias diferentes. Es una situación clara, pero que expresaríamos mal si nos atuviésemos a la división cómoda de los manuales de ayer: colonias de poblamiento, de una parte; colonias de explotación, de la otra. ¿Cómo podría haber colonias de poblamiento que no fuesen también de explotación, o colonias de poblamiento que no fuesen también colonias de explotación? Más que la idea de *explotación*, conservemos la de *marginación* en el marco de una economía-mundo, la de condena a servir a otros, a

dejarse dictar su tarea por la imperiosa división internacional del trabajo. Es el papel que ha desarrollado el espacio iberoamericano (contrariamente al norteamericano), y eso tanto antes como después de su independencia política.

Reconsideración de la América Española

La América Española, pues, se liberó tardíamente, con una insigne lentitud. La liberación comienza en Buenos Aires, en 1810, y como la dependencia con respecto a España sólo se borrará mediante la dependencia frente al capital inglés, esa esfumación sólo se precisará en los años 1824-1825[105], que señalan los comienzos de una inversión masiva de la plaza de Londres.

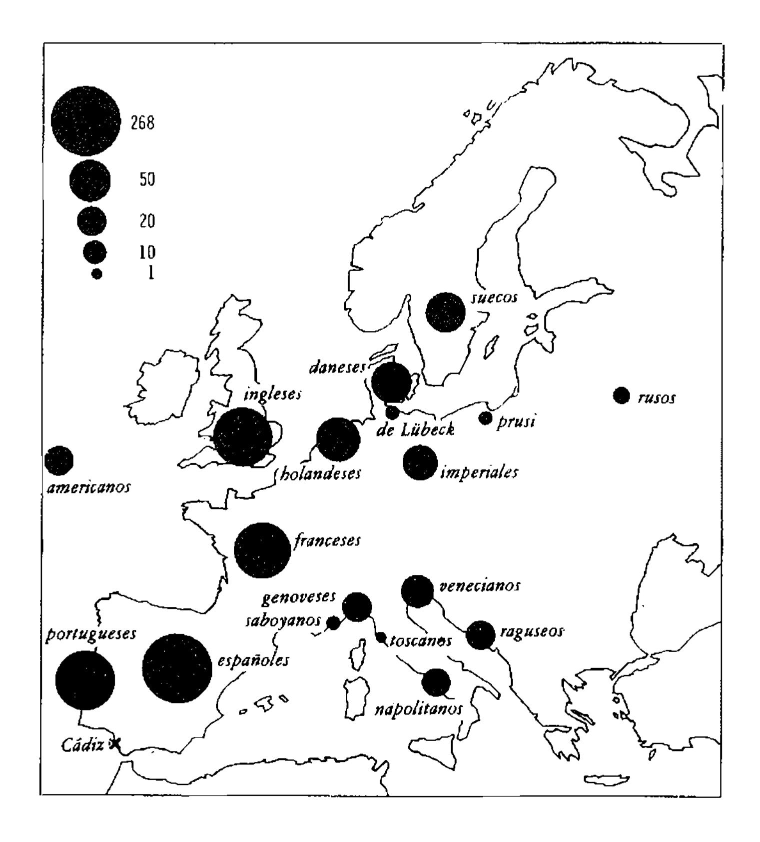
En cuanto a Brasil, se hizo independiente sin conflictos demasiado virulentos: el 7 de septiembre de 1822, Pedro I, en Ypiranga, cerca de São Paulo, proclamó la independencia frente a Portugal y, en diciembre del mismo año, tomó el título de emperador de Brasil. Esta separación —en Lisboa reinaba Juan VI, padre del nuevo emperador— fue, si se la considera en todos sus repliegues, un asunto muy complicado, ligado a los movimientos de la política europea y americana[106]. Pero aquí sólo necesitamos mencionar sus tranquilos resultados.

Para la América Española, en cambio, la independencia fue un largo drama. Pero aquí nos interesa menos que la manera como se preparó la ruptura, más importante en sus consecuencias internacionales que la ruptura de Brasil con su metrópoli. La América Española, *forzosamente* y desde el comienzo, fue siempre un elemento decisivo de la historia del mundo, mientras que Brasil, desde el momento en que dejó de ser, en el siglo XIX, un importante productor de oro, ha contado menos para Europa.

Ni siquiera al principio España fue capaz de explotar por sí sola el mercado «colosal»[107] del Nuevo Mundo. Aun movilizando todas sus fuerzas, sus hombres, los vinos y el aceite de Andalucía y los paños de sus ciudades industriales, logró —por ser potencia todavía arcaica— cumplir las condiciones necesarias. Además, en el siglo XVIII, que lo amplificó todo, ninguna «nación» de Europa hubiera bastado por sí sola. «El consumo —explica Le Pottier de la Hestroy hacia 1700— que se hace en las Indias Occidentales de las cosas que deben necesariamente extraer de Europa es muy considerable y [supera] con mucho nuestra potencia [la de Francia] cualquiera que sea la cantidad de manufacturas que podamos crear en nuestro país»[108]. España, en consecuencia, debió recurrir a Europa, tanto más cuanto que su industria se deterioró antes de fines del siglo XVI, y Europa se apresuró a aprovechar la ocasión. Participó en la explotación de las colonias ibéricas más aún que España, de la que Ernst Ludwig Carl decía, en 1725, que no era «casi más que un depósito para los extranjeros»[109], más bien un intermediario. Las leyes españolas contra el «transporte» de la plata, principal recurso de América, son rigurosas, ciertamente, «y sin embargo esta acuñación [la moneda de España] es frecuente en toda Europa»[110], observaba, en noviembre de 1676, el rey Carlos II de Inglaterra.

Veinte años antes, el padre Antonio Vieira, jesuita portugués, exclamaba en un sermón en Belem, Brasil: «Los españoles extraen la plata de las minas, la transportan y son los extranjeros quienes se benefician con ella.» ¿Y para qué sirve este metal precioso? Jamás para alivio de los pobres, «solamente para que se hinchen y se apipen los que dominan a estos pueblos»[111].

Si la categórica legislación española es tan vana, evidentemente ello es a causa del contrabando: el fraude, la corrupción, el engaño y la trampa no son, sin duda, espe-



41. TODA EUROPA EXPLOTA A LA AMERICA ESPAÑOLA

Número y origen de los barcos que entraron en la bahía de Cádiz en 1784. (Tomado de A.N., A.E., BIII, 349.)

cíficos del comercio y de la economía de América, pero aumentan a la escala de este amplio cuadro; tienen todo el Océano Atlántico, más el mar del Sur, como campo de acción. El mismo Felipe II habla de esos barcos presuntamente inocentes que, en 1583, parten «pretextando llevar vinos a las islas [Canarias] y pasaron en realidad a las Indias, y, por lo que se dice, con buena fortuna»[112]. Ocurre que se carga en Sevilla una nave entera con destino a las Indias, «sin que se avise siquiera a los oficiales»[113]. Y pronto, en las flotas oficiales que van rumbo a las Indias, holandeses, franceses, ingleses e italianos de diversos orígenes, sobre todo genoveses, embarcarán ilegalmente y sin dificultad sus mercancías. En 1704, «el Consulado [de Sevilla] confesaba que los españoles no participaban más que en una sexta parte de los cargamentos de las flotas y los galeones»[114], aunque en principio eran los únicos autorizados a participar en ellos[115].

Del otro lado del océano, en las «Indias de Castilla», el fraude es también frecuente. Hacia 1692, un viajero español señala que «el Tesoro del Rey que parte de Lima vale al menos [cada año] veinticuatro millones de piezas de ocho[116], pero antes de llegar de Lima a Panamá, en Porto Belo, en La Habana [...], los Corregidores, los Agentes, los Aduaneros, etc., todas gentes de buen apetito, todos recortan su parte...»[117]. Barcos de guerra y barcos mercantes, a la vez, los mismos galeones, son motivo de frau-

des internos regulares. En cuanto a los fraudes externos, se multiplican en los siglos XVII y XVIII. Al lado de los sistemas coloniales locales, se construyen contrasistemas ágiles y eficaces. Pertenecen a ellos, por ejemplo, los viajes de los barcos de Saint-Malo a las costas del mar del Sur, iniciados sin duda antes de la Guerra de Sucesión de España y que continúan después de su conclusión, en 1713. En principio, una flota española los habría expulsado en 1718[118], pero vuelven en 1720[119] e incluso en 1722[120]. A ellos corresponden también las travesías a partir de puertos no españoles de América, hacia las costas demasiado vastas y nunca bien custodiadas del Continente. Este comercio, llamado «al largo de la pica», los holandeses lo practican desde San Eustaquio y Curaçao (que les pertenecen desde 1632); los ingleses desde Jamaica; los franceses desde Santo Domingo y las otras Antillas que están en su poder. Y es a él al que apunta el grupo de escoceses temerarios que se instaló por la fuerza y no sin estrépito al borde del istmo de Darién, en 1699, con la esperanza, al hallarse instalado en «la costa misma de la Tierra Firme», de ganar de mano a los ingleses y los holandeses, cuyas posiciones están más alejadas[121]. Los marinos de América del Norte no se quedan atrás. Hacia el decenio de 1780, sus balleneros, con el pretexto de fondear a lo largo de las costas de Perú, introducen allí descaradamente las mercancías de contrabando que los comerciantes del terruño reciben, como es lógico, favorablemente, pues la compran a bajo precio y las revenden al precio «oficial», el cual no ha bajado[122].

Pero el fraude de gran estilo fue durante mucho tiempo, sin duda, el que desviaba hacia la América portuguesa —Brasil— la plata de las minas españolas de Potosí. La gran vía de acceso fue el Río de la Plata, a partir de 1580[123]. Después de la separación de las dos coronas, en 1640, los portugueses perseverarán y tendrán durante largo tiempo un puesto ideal en el pequeño enclave de la Colonia do Sacramento, en el actual Uruguay (ocupada en 1680). Los españoles tuvieron que asediarla y tomarla por la fuerza, en 1762[124].

Pero el contrabando no prosperaba, evidentemente, sin la complicidad de los comerciantes locales y la corrupción de las autoridades encargadas de la vigilancia. Si se desarrolló a una inmensa escala, «es —como dice J. Accarias de Sérionne— [porque] el beneficio inmenso de este comercio le permite afrontar grandes riesgos y, al mismo tiempo, gastos de corrupción»[125]. Por ello, al hablar de los cargos de gobernadores de América que están en venta, en 1685, un anónimo declara acertadamente «que son siempre licencias tácitas para permitir la introducción de mercancías extranjeras»[126]. De hecho, ¿no vemos en Lima, ya en 1629-1630, a un honorabilísimo *oidor de la Audiencia,* nombrado para el cargo de juez del contrabando, almacenar en su casa las mercancías prohibidas, dejarse coger con las manos en la masa y continuar, no obstante, con su vida de honorabilísimo oidor[127]?

Además de escuchar a los buenos apóstoles del contrabando, éste obra por el bien público. «Los españoles de América —explica un francés, en 1699—, a quienes los galeones no aportan ni la mitad de las mercaderías necesarias, han tenido la suerte de que los extranjeros [es decir, en esa época, sobre todo los franceses] se las hayan proporcionado»[128]. Han facilitado por «todos los medios» ese comercio ilícito, hasta el punto de que «más de 200 b[arcos] realizan, a la vista de toda Europa y de los españoles, un comercio que está prohibido bajo las más rigurosas penas...». Un informe francés de 1707 incluso revela que «los cargamentos de las naves [francesas] *Triomphant, Gaspard* y *Duc de la Force* [...] estaban vendidos antes de su partida a negociantes de Veracruz»[129]. Es verdad que por entonces había colaboración entre la Francia de Luis XIV y una España poco segura de su futuro, la de Felipe V.

Sin embargo, el contrabando, presente siempre, varió de importancia según las épocas. De cálculos *verosímiles,* se desprende la *impresión* de que superó en volumen al comercio normal (oficial) del Imperio Español incluso después de 1619, y quizás aún

antes. Esta situación se había mantenido hasta alrededor del decenio de 1760, o sea durante más de un siglo[130]. Pero sólo se trata de una hipótesis que queda por verificar. Y son los archivos europeos, esta vez, y no solamente los españoles, los que podrán decir la última palabra, si la investigación histórica se toma la molestia de examinarlos.

El Imperio Español recupera las riendas

Finalmente, el gobierno español reaccionó contra estos desórdenes. Se produce una rectificación lenta, difícil, pero, en los últimos años del siglo XVIII, conducida enérgica y «revolucionariamente». Digámoslo de antemano: no se concede siempre su verdadero valor a las medidas administrativas tomadas en este sentido por la metrópoli; así, los *intendentes* no son la simple implantación en América de instituciones francesas, una especie de transferencia cultural; responden también al propósito deliberado del gobierno de Madrid de deshacer a las aristocracias criollas que tienen los antiguos puestos de mando. De igual modo, la supresión de la Compañía de Jesús (1767) se revela como el comienzo de un régimen «militar», de autoridad y de fuerza, que substituye a una clase de orden moral; y este régimen militar lo heredarán, para su desgracia, los Estados luego independientes. Esto también fue una transformación, casi una revolución. ¿Hay que atribuir todo el mérito de ello a la dinastía de los Borbones, quienes desde Francia llevaron en su equipaje los principios de la monarquía centralizada y el arsenal de las medidas mercantilistas? ¿O fue más bien un fuerte deseo de cambio el que operó en España, como operaría, en el Siglo de la Ilustración, en Europa entera? Claudio Sánchez Albornoz[131] llega a decir que no fue la monarquía borbónica la que estuvo en el origen de la transformación de España, sino el deseo español de cambio que abrió a la dinastía francesa el camino de la Península.

Desde 1713, la atención de los reformadores se dirigió, naturalmente, hacia lo más importante que estaba en juego, la última oportunidad: el Nuevo Mundo, ¿Podría España conservar lo que había creado al otro lado del Atlántico? Francia, cuyas naves, durante la guerra, habían frecuentado a su antojo las costas americanas, no había renunciado a sus ambiciones sobre las orillas del mar del Sur ni sobre los límites de Nueva España. ¿No había pensado el gobierno francés, en tiempo de Law, conquistar, desde la Luisiana, parte del dominio próximo de España? Es lo que piensa, en todo caso, un español taciturno, en noviembre de 1720: «Tendremos la desgracia de ver el reino de Nueva España dividido y pasar bajo la dominación de los franceses —escribe— si Dios no pone remedio a ello»[132]. El peligro inglés, menos visible, era mucho más grave, aunque sólo como consecuencia de la doble concesión, en Utrecht, en 1713, del *asiento* y del navío de permiso; proporcionaba a la *South Sea Company* los medios para acumular las ventajas del contrabando lícito y del contrabando ilícito[133].

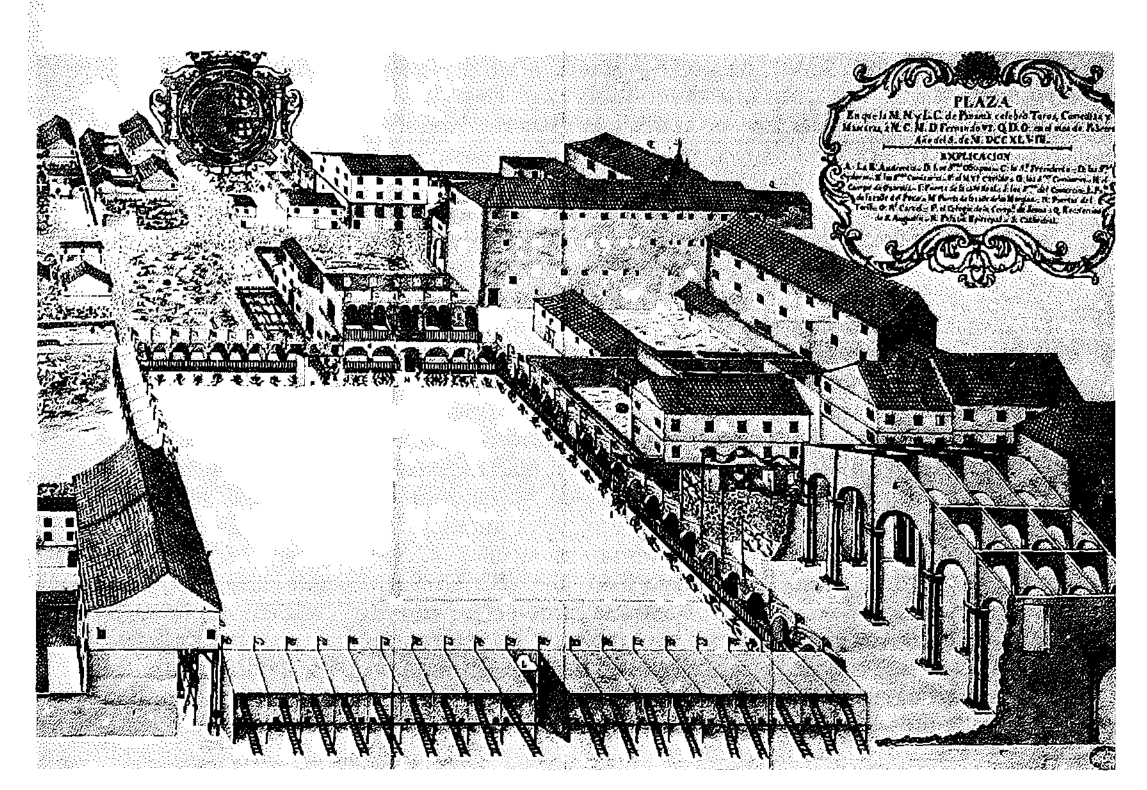
Pero nada se había perdido irremediablemente. El gobierno se puso manos a la obra y, en 1714, creó, según el modelo francés, un Ministerio de Marina y de las Indias; en el mismo año, se constituyó una Compañía de Honduras; en 1728, una Compañía de Caracas destinada a prosperar; más tarde, en 1740, una Compañía de La Habana[134]; en 1717-1718, la *Casa de la Contratación,* órgano del monopolio sevillano, fue transferida a Cádiz, así como el *Consejo de Indias,* es decir que la ciudad, en conflicto desde tantos años atrás con Sevilla, se convirtió finalmente en el puerto único de las Indias. Es verdad que las compañías privilegiadas no fueron un éxito; incluso fue necesario, en 1756, poner fin a sus monopolios[135]. Pero este fracaso, sin duda, ayudó al comercio libre a desarrollarse fuera del «pesado sistema de las flotas»[136], incapaz de

animar de manera *regular* a las economías del Nuevo Mundo. La reforma de 1735, que establecía los viajes de naves de registro[137], pronto no fue eficaz, pues los *registros* no se deshicieron fácilmente del hábito de navegar en conserva. Pero, «hacia 1764 [...], las relaciones entre España y el Nuevo Mundo empezaron a ser regulares»[138]. Se pusieron paquebotes mensuales entre Cádiz, La Habana y Puerto Rico, y bimensuales con el río de la Plata. Finalmente, el decreto del 12 de octubre de 1778 estableció el comercio libre entre América y 13, y luego 14, puertos de España[139]. Como consecuencia de esto hubo un aumento muy fuerte de los tráficos entre España y el Nuevo Mundo y, forzosamente, un mayor dominio español sobre sus posesiones de ultramar.

Otra medida importante fue la creación, en 1776, del Virreinato de Buenos Aires, que redujo el contrabando por el río de la Plata. En el conjunto de la América española, el fraude, sin duda, continuó aumentando en cifras absolutas, pero disminuyó *relativamente,* a causa del desarrollo comercial general (en el decenio de 1790, el contrabando se redujo a la tercera parte, aproximadamente, del comercio oficial). Se instauró una vigilancia activa, no sin incidentes pintorescos, e incluso cómicos. ¿No se descubre en la costa de Maracaibo, en 1777, que la isla de Orna ha sido ocupada por los holandeses de manera clandestina y que el gobernador que ellos han instalado allí se convirtió en el protector titulado de «todos los malhechores, criminales y contrabandistas españoles y de otras naciones que se refugian en ese lugar»[140]?

Sin embargo, el contrabando a expensas de un cuerpo que goza de buena salud no pone en peligro tan gravemente como el siglo anterior la solidez del Imperio Español. El sistema renovado incluso puede soportar dos pruebas serias: las revueltas de Túpac Amaru en Perú, en 1780[141], y las *Comunidades* de Venezuela en 1781, revueltas masivas, ambas, provocadas en parte por la «modernización borbónica». La de Túpac Amaru, que sacudió fuertemente a la sociedad peruana, hace intervenir a todas las corrientes complejas que agitaban a la masa de los indios, los mestizos e incluso los criollos mismos. Pero este gran movimiento, maravilloso «indicador» de las profundidades, apenas dura cinco meses: las destrucciones de iglesias, talleres y haciendas duraron poco y la sedición se deshizo, finalmente, contra auxiliares indios reclutados y armados por los españoles.

Como todos los progresos, el de las Américas acarreó la destrucción de órdenes antiguos. Deliberadamente, los borbones no respetaron los privilegios que existían desde hacía mucho. Al lado de los viejos *consulados*[142] de México y de Lima, se crearon otros consulados, rivales de sus predecesores y vecinos: así, el consulado de Veracruz se erigió contra la vieja potencia del consulado de México. Al mismo tiempo, la llegada masiva de productos manufacturados de Europa (sobre todo de Inglaterra y de España) sumergió a los mercados locales por su calidad y su precio bajo, lo que originó la destrucción progresiva de las industrias locales. Por último, los circuitos comerciales cambiaron, tanto los favorables, como los desfavorables, los tráficos locales. Por ejemplo, Perú[143], privado del Alto Perú minero (unido al Virreinato de Buenos Aires en 1776), pierde el anexo que, por sus demandas de víveres y de productos textiles, equilibraba su economía. Otro ejemplo: Nueva España pasó por terribles sobresaltos con las atroces hambres de 1785 y 1786[144], y para recuperar la calma, al menos una falsa calma relativa, era necesario que las clases dominantes (criollas y gachupinas) no se opusiesen unas a otras con un ardor confuso...



La Plaza Mayor de Panamá en 1748. Alrededor de esta plaza, típica de las ciudades españolas de América, están situadas la Audiencia, la catedral, el Cabildo y tarimas preparadas para una fiesta pública, con corridas de toros, comedias y mascaradas. Acuarela, Archivo General de Indias, Sevilla. (Foto Mas.)

El tesoro de los tesoros

El destino conjunto de la América hispano-portuguesa, a la que se llamará más tarde la América Latina, depende, evidentemente, de un conjunto más extenso que ella, ni más ni menos que la totalidad de la economía-mundo europea de la que esta América no es más que una zona periférica, y fuertemente sujetada. ¿Podrá romper sus lazos de sujeción? Sí y no. Más bien, no. Y ello por múltiples razones, la más importante de las cuales es que Brasil y la América española, aunque tienen algunos que otros barcos e incluso marinos, no son potencias marítimas (que no era el caso de los Estados Unidos, cuyos marinos fueron los verdaderos «padres fundadores» de la Patria). No, también, porque la América hispánica, desde antes del siglo XVIII y más aún durante este siglo decisivo, vivió bajo una doble dependencia: la de las metrópolis ibéricas (Portugal y España) y la de Europa (ante todo de Inglaterra). Las colonias inglesas no tuvieron que romper más que una sola cadena, la que las unía a Inglaterra, para dar fin a todo. La otra América, por el contrario, una vez terminada la sujeción con

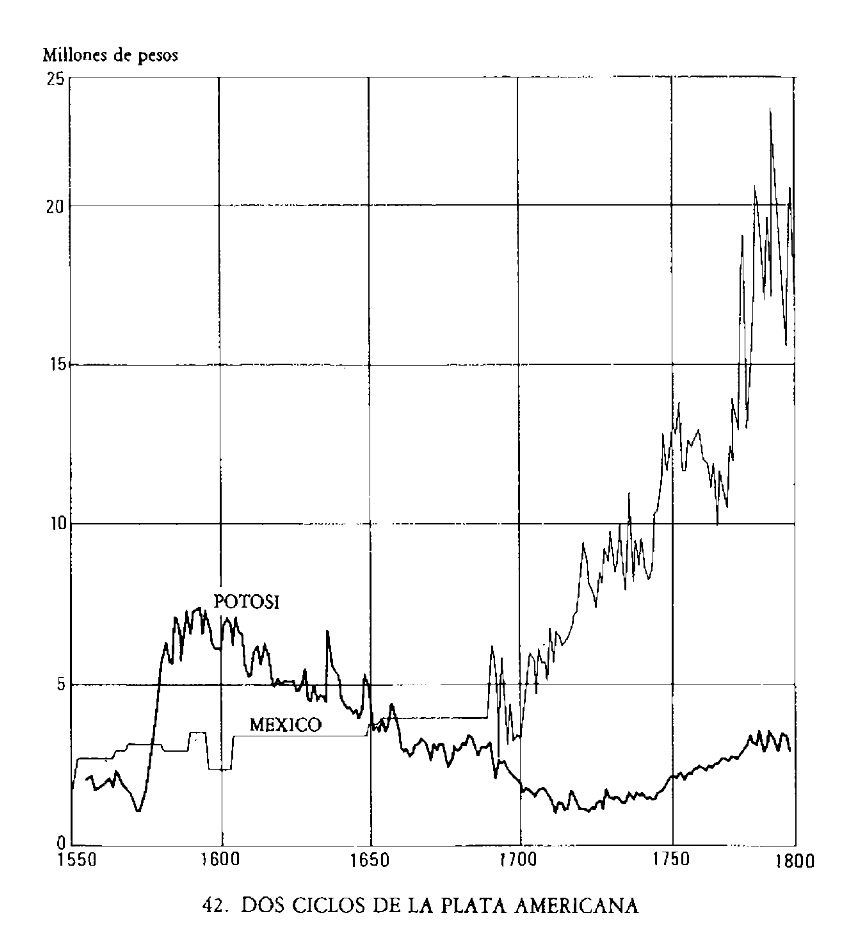
respecto a sus metrópolis, no por ello quedó liberada de Europa. Se desembarazó de uno solo de los dos amos que desde hacía largo tiempo la vigilaban y la explotaban. ¿Cómo podía renunciar Europa al oro y la plata de América? Desde antes de las revoluciones por la independencia, todo el mundo se precipita. Se trata de quién se apoderará de la sucesión, que se adivina próxima. Los ingleses ocupan Buenos Aires, en 1807, pero no logran conservar la ciudad; los franceses invaden Portugal, en 1807; España, en 1808; precipitan la emancipación de las colonias españolas, pero no avanzan más.

¿Se justificaba esa premura, esa avidez? ¿Razón o espejismo? ¿Era América, a comienzos del siglo XIX, el tesoro de los tesoros del mundo, como piensa Nicole Bousquet? Para dirimir la cuestión, nos harían falta cifras, estimar el PNB de la América española y de Brasil, y además el excedente que la América hispánica puede proporcionar a Europa, pues ese excedente es el tesoro disponible.

La única evaluación creíble fue elaborada, sólo para Nueva España, en 1810, por el secretario del consulado de Veracruz, José María Quirós[145]. Pero no da más que el *producto físico* de Nueva España, o sea, en millones de pesos (en cifras redondas): agricultura, 138,8; manufacturas, 61; productos mineros, 28; en total, 227,8 (en porcentaje, el aporte minero, aunque resulte asombroso, sólo se eleva al 12,29% del total). Pero, ¿cómo pasar del producto físico al PNB? Añadiendo, ante todo, el importe del contrabando y teniendo en cuenta la masa de los servicios, también importantes: México carece, en efecto, de ríos navegables, y sus transportes por caravanas muleteras son numerosos, difíciles y terriblemente costosos. El monto que se podría atribuir al PNB, sin embargo, no superaría los 400 millones de pesos. Y como se dice de ordinario que la producción minera de Nueva España es equivalente a la del resto de la América española, ¿se podría, extrapolando, sugerir para la totalidad de esta América (16 millones de habitantes) un PNB igual al doble del de México, o sea, de 800 millones de pesos como máximo? Finalmente, si se aceptan, para el Brasil de 1800, los cálculos efectuados por J. A. Coatsworth[146], su PNB sería un poco menos de la mitad que el de México, es decir, alrededor de 180 millones de pesos. América «Latina», en conjunto, tendría, pues, un PNB global ligeramente inferior a los mil millones de pesos.

Estas cifras, muy dudosas, permiten al menos una conclusión, a saber, que la renta *per capita* es pequeña: 66,6 pesos para los 6 millones de mexicanos; 50 pesos para los 16 millones de habitantes del conjunto de la América española; menos de 60 para Brasil, que cuenta con un poco más de 3 millones de habitantes. Ahora bien, en 1800, según las cifras aceptadas por Coatsworth[147], la renta *per capita* de México sólo sería el 44% de la de Estados Unidos, la cual alcanzaría entonces, remitiéndonos a nuestros propios cálculos (los de Coatsworth están hechos en dólares de 1950), a 151 pesos o dólares de la época (pues las dos monedas eran a la sazón equivalentes). La cifra no es absurda, incluso comparada con la propuesta de Alice Hanson Jones, en un estudio que concierne solamente a tres de las colonias americanas más desarrolladas: entre 200 y 336 dólares[148]. Con respecto a estas colonias favorecidas del Norte, la renta *per capita* de la más favorecida del Sur, México, sería de alrededor del 33%. Posteriormente, la diferencia no hará más que aumentar, y el porcentaje llegó a caer en 1860 a sólo el 4%.

Pero nuestro único problema aquí no es determinar el nivel de vida de las poblaciones de la América ibérica, sino también calcular el excedente de las exportaciones de esta América hacia Europa con relación a lo que recibe de ella. Para el año de 1785, las cifras *oficiales*[149] dan una exportación en dirección a España de 43,88 millones de pesos de metales preciosos, más 19,41 de mercancías, o sea, 63,3 (plata y oro, 69,33%; mercancías, en fuerte alza, 27,6%). En el sentido inverso, de España hacia América, las exportaciones se elevan a 38,3; el saldo de la balanza es de 25 millones. Aceptemos sin comentario esta cifra discutible. Si se agrega la parte de Brasil (el 25% de este to-



42. DOS CICLOS DE LA PLATA AMERICANA

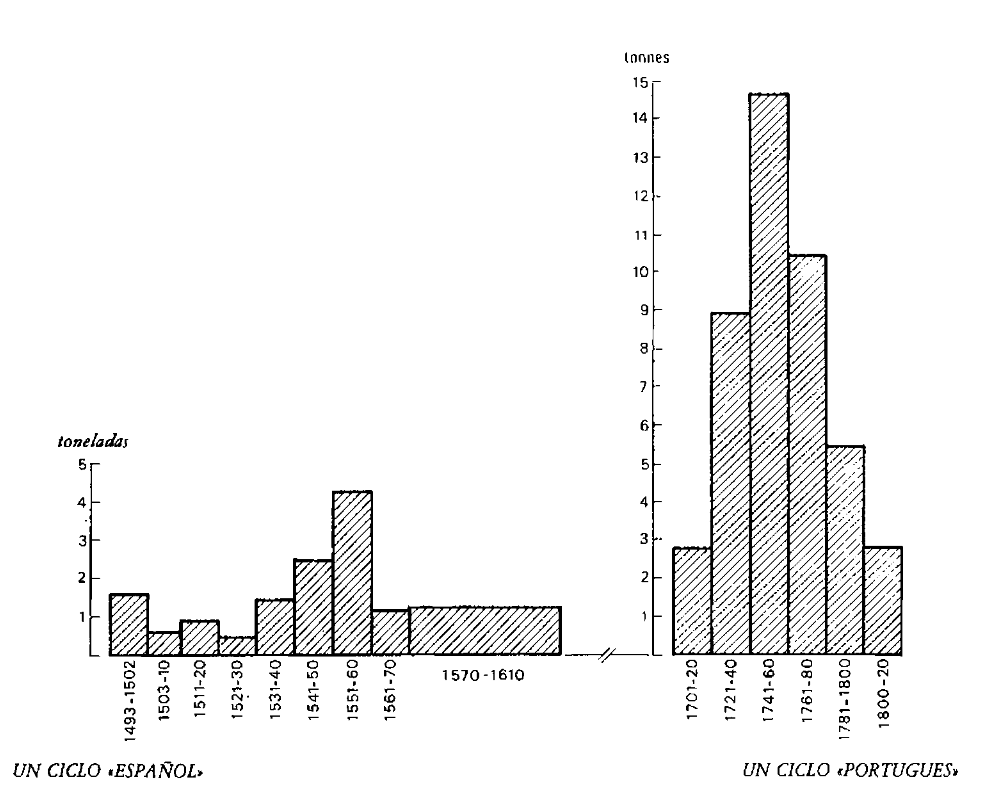
La curva de Potosí según M. Moreyra Paz-Soldan, en Historia, *IX, 1945; la de las acuñaciones monetarias en México, según W. Howe,* The Mining Guild of New Spain, 1770-1821, *1949, pp. 453 y ss. Potosí señala el avance decisivo de la primera plata americana. El progreso de las minas mexicanas a fines del siglo XVIII alcanzará alturas jamás igualadas hasta entonces.*

tal), llegamos a 30 ó 31 millones de pesos, o sea, el 3% del PNB de toda la América hispánica, pero esta cifra, basada en datos oficiales, es un *límite bajo,* y no tiene en cuenta el fuerte contrabando. Convirtamos estos 30 millones de pesos (5 pesos = 1 libra esterlina) a libras esterlinas: el «tesoro» extraído por Europa de América sería del orden de los 6 millones de libras como mínimo. Evidentemente, es una suma enorme, pues hacia 1785, en promedio, Europa, incluida Inglaterra, saca de la India 1.300.000 libras[150].

La América hispánica (alrededor de 19 millones de habitantes) entregaría cada año a Europa cuatro o cinco veces más que la India (una centena de millones de habitantes). Sería el tesoro n.° 1 del mundo, un tesoro que, por añadidura, tiende a hincharse en la imaginación popular hasta proporciones fabulosas. Un agente francés escribe en 1806, en el momento en que las guerras revolucionarias y napoleónicas acumulan localmente los productos de las minas, que se teme correr el riesgo de lanzar al mar: «Si lo que he oído es cierto, habría más de cien millones de piastras en lingotes, de oro o

plata, en las casas de moneda de los tres Virreinatos, el de Perú, el de Santa Fe [Bogotá] y el de México, sin omitir la masa enorme de los capitales divididos entre los propietarios de las minas [...] Los comerciantes capitalistas se han visto forzados por la guerra a retener sus envíos.» El comercio intérlope sólo ha «podido hacer circular una parte de este dinero»[151].

La política inglesa es tentada por presa semejante; vacilará, sin embargo, deseosa de respetar a Brasil, donde se ha refugiado el rey de Lisboa, en 1808, y a España, a la que lentamente, con dificultad, libera el ejército inglés de Wellington. En consecuencia, la disolución del Imperio Español se produce con lentitud. Pero el resultado era ineluctable: desde el momento en que España, al industrializarse, recuperó el control de sus colonias y se convirtió en algo diferente de un simple intermediario entre América y Europa, «la caída del Imperio estaba próxima, pues ninguna otra nación tenía ya interés en que siguiera siendo español». En particular, la nación que, por encima de las restantes, intrigó largamente y que, una vez derrocada Francia y terminadas las re-



43. DOS CICLOS DEL ORO AMERICANO

Un ciclo «español» (el oro de las Antillas, la Nueva España, Nueva Granada y el Perú) fue sustituido por un ciclo «portugués» (el oro de Brasil). El primero dio, en 120 años, 170 toneladas de oro derramadas en Europa; el segundo, durante el mismo lapso, 442 toneladas, casi tres veces más. Las cifras, calculadas en medias anuales y en toneladas, no son absolutamente seguras; hay una sola certidumbre: la superioridad aplastante del ciclo brasileño. (Las cifras españolas han sido tomadas de P. Chaunu, Conquête et exploitation des Nouveaux Mondes, *1969, pp. 301 y s. las cifras portuguesas, de F. Mauro,* Études économiques sur l'expansion portugaise, *1970, p. 177.)*

voluciones de América, ya no tenía que observar prudencia alguna. En 1825, se produce la riada de capitales ingleses que multiplican sus inversiones en los mercados y empresas mineras de los nuevos Estados de la América ex-española y ex-portuguesa.

Todo eso es lógico. Los países de Europa se industrializan siguiendo el ejemplo de Inglaterra y se ponen al abrigo, como ella, de tarifas aduaneras protectoras. Entonces el comercio europeo carece de aire[152]. De aquí la necesidad de dirigirse a los mercados de ultramar. En una carrera semejante, Inglaterra es la que está mejor situada. Tanto más cuanto que utiliza la vía más segura y más corta, la de los lazos de las finanzas. Desde entonces, ligada a Londres, América Latina estará en la periferia de la economía-mundo europea, de la que los mismos Estados Unidos, constituidos en 1787 y pese a sus precoces ventajas, hallarán dificultades para salir totalmente. Es en la Bolsa de Londres, y en segundo lugar en la de París, donde se registran, con las cotizaciones de los empréstitos, los altibajos de los nuevos destinos de América[153].

Sin embargo, el tesoro de los tesoros, para volver a él, aunque siempre se mantiene, parece disminuir singularmente en el siglo XIX. El que todos los empréstitos «sudamericanos» se coticen por debajo de la paridad ya es un indicio. Que la regresión económica europea (1817-1851) se inicie muy pronto en Sudamérica, desde 1810, y que esta crisis de la periferia sea, como es lógico, enormemente desorganizadora, que el PNB de México retroceda desde 1810 hasta cerca del decenio de 1860, son otros signos que nos anuncian los tintes bastante sombríos de la historia de la América hispánica, durante la primera mitad del siglo XIX. Los «tesoros» de América también mermaron y fueron derrochados, pues las largas guerras de la independencia fueron ruinosas. Para no dar más que un ejemplo, la población minera, en México, literalmente explotó; la revolución encontró allí sus agentes, sus verdugos y sus víctimas. Las minas abandonadas fueron anegadas por las aguas, al suspenderse el bombeo, y en primer lugar las grandes minas, famosas poco antes por sus rendimientos. Cuando la extracción no se ha interrumpido totalmente, es la trituración del mineral lo que se retrasa; peor aún, el mercurio necesario para la amalgama no llega, o llega a precios excesivos. El régimen español aseguraba el buen precio relativo del mercurio, entregado por las autoridades públicas. Inmediatamente después de la independencia, las minas que trabajan todavía son a menudo pequeñas empresas, explotadas mediante simples galerías de desagüe, sin bombeo.

Finalmente, se asiste pronto a los primeros errores de apreciación de los países «desarrollados» con respecto a las técnicas que es menester importar en regiones «subdesarrolladas». Escuchemos el informe (del 20 de junio de 1826) del cónsul francés en México sobre las iniciativas inglesas. «Deslumbrados por los prodigios que han logrado en su país mediante el vapor —escribe—, han creído que aquí les proporcionaría los mismos servicios. Así, han venido de Inglaterra las máquinas de vapor, y con ellas los carros necesarios para transportarlas; no se olvidó nada, excepto las rutas por donde hacer pasar los carros. La principal ruta de México, la más frecuentada y la mejor, es la que conduce de Veracruz a la capital. V. Exc. juzgará del estado en que se encuentra esta ruta cuando sepa que es necesario uncir diez mulas a una carroza ocupada por cuatro personas y destinada a hacer diez o doce leguas por día. Por esta ruta los carros ingleses han tenido que escalar la Cordillera: así, cada uno de estos carros no empleaba menos de veinte mulas; cada mula hacía seis leguas por día y costaba diez francos. Por malo que fuese este camino, era un camino, y cuando hubo que abandonarlo para dirigirse a las minas, no se halló más que senderos; algunos empresarios, desalentados por los obstáculos, han dejado provisionalmente sus máquinas en depósito en Santa Fe, el Encerro, Jalapa y Peroti; otros más intrépidos han construido, con grandes gastos, caminos por los que han llevado sus máquinas hasta el borde de la mina; pero una vez llegados allí, no encontraron carbón para ponerlas en funcionamiento: allí donde

hay madera se [ha] empleado la madera; pero es rara en la meseta de México, y las minas más ricas, las de Guanajuato, por ejemplo, están a más de treinta horas de los bosques. Los mineros ingleses se han asombrado mucho de encontrar estos obstáculos que el Sr. de Humboldt señaló hace veinte años...»[154].

Durante años, estas condiciones ocasionan malos negocios y tristes cotizaciones en la Bolsa de Londres. No obstante, como la especulación siempre tiene sus recursos, las acciones de las minas mexicanas, a causa del capricho del público, proporcionaron a ciertos capitalistas enormes ganancias antes de venirse abajo. El gobierno inglés también logró vender al Estado mexicano el material de guerra que había servido a Wellington en el campo de batalla de Waterloo. ¡Una pequeña compensación!

¿Ni feudalismo ni capitalismo?

En el momento de concluir, es difícil evitar las discusiones vivas y totalmente abstractas que se han suscitado a propósito de las formas de sociedades y economías del Continente Americano, al mismo tiempo reproducciones y deformaciones de los modelos del Viejo Mundo. Se ha querido definirlas según los conceptos familiares en Europa y hallarles un modelo que las redujese a cierta unidad. Intento un poco vano: unos hablan de feudalismo; otros, de capitalismo; algunos sabios proponen una transición que, complaciente, daría la razón a todos los polemistas, aceptando a la vez el feudalismo y sus deformaciones y las premisas e indicios precursores del capitalismo; los verdaderamente sabios, como B. H. Slicher Van Bath[155], descartan los dos conceptos y proponen que se haga tabla rasa con ellos.

Además, ¿cómo admitir que pueda haber para toda América un modelo de sociedad y sólo uno? Si definimos uno cualquiera, algunas sociedades escapan inmediatamente a él. No solamente los sistemas sociales difieren de un país a otro, sino que se yuxtaponen, se mezclan, elementos imposibles de clasificar en una u otra de las etiquetas propuestas. América es una zona esencialmente periférica, con la única excepción (discutible todavía cuando termina el siglo XVIII) de los Estados Unidos, constituidos en cuerpo político en 1787. Pero esta periferia es un mosaico de cien baldosas diferentes: modernismo, arcaísmo, primitivismo ¡y tantos mestizajes!

He hablado bastante de Nueva Inglaterra[156] y las otras colonias inglesas como para que dos o tres palabras basten al respecto. ¿Son sociedades capitalistas? Es demasiado decir. Todavía en 1789, son, con excepciones que confirman la regla, economías predominantemente agrícolas; y cuando se llega, en el sur, a las orillas de la bahía de Chesapeake, se está en presencia de sociedades completamente esclavistas. Evidentemente, recuperada la paz en 1783, una inaudita fiebre de empresa sacude, arrastra, a los jóvenes Estados Unidos; allí todo se construye a la vez, industrias domésticas, artesanales y manufactureras, pero también fábricas de algodón con las nuevas máquinas de Inglaterra, bancos y negocios múltiples. Sin embargo, en la práctica, si bien hay bancos, hay menos monedas contantes y sonantes que billetes emitidos por los Estados y que han perdido casi todo su valor, o piezas extranjeras gastadas. Por otra parte, terminada la guerra, la flota, instrumento de independencia y de grandeza, debe ser reconstruida. Hacia 1774, en efecto, se dividía entre el cabotaje y el comercio a lo lejos: 5.200 embarcaciones (250.000 toneladas) en la primera categoría; 1.400 en la segunda, con 210.000 toneladas. Volúmenes casi iguales, pues; pero si el cabotaje era «americano», la navegación de altura era inglesa; fue necesario, pues, reconstruirla totalmente. ¡Una buena tarea para los astilleros de Filadelfia! Además, Inglaterra logró recuperar su po-

sición dominante en el comercio americano, desde 1783. El verdadero capitalismo, por ende, es siempre el de Londres, que está en el centro del mundo; los Estados Unidos no tienen más que un capitalismo secundario, potente, ciertamente, y que aumentará durante las guerras inglesas contra la Francia revolucionaria e imperial (1793-1815), pero este crecimiento espectacular será insuficiente todavía.

Además, en América no veo más que capitalismos *puntuales,* limitados a individuos y capitales que forman todos parte integrante del capitalismo europeo, más que una red local. Incluso en Brasil, que está más empeñado en esta vía que la América española, pero que se reduce a algunas ciudades: Recife, Bahía y Río de Janeiro, con las enormes regiones del interior como «colonias». De igual modo, en el siglo XIX, Buenos Aires, frente a la inmensa Pampa argentina que se extiende hasta los Andes, será un bello ejemplo de ciudad voraz, capitalista a su manera, dominante, organizadora, hacia la cual todo se desplaza, los convoyes de carretas del interior y los barcos del mundo entero.

Al lado de estos capitalismos mercantiles muy reducidos ¿se puede, sin demasiada imaginación, observar aquí o allá formas «feudales»? Germán Arciniegas[157] sostiene que hubo, en el siglo XVII, a través de la América hispánica, una «refeudalización» en vastas regiones del Nuevo Mundo semi abandonado por Europa. Yo hablaría gustoso de régimen señorial con respecto a los *llanos* de Venezuela o de alguna región del interior de Brasil. ¿De feudalismo? No, o por lo menos más difícilmente, a menos que se entienda por ello, con Gunder Frank, un sistema simplemente autárquico o que tiende a serlo, *«a closed system only weakly linked with the world beyond»*[158].

Si se parte de la propiedad territorial, no es más fácil llegar a conclusiones claras. En la América española coinciden tres formas de propiedad: las plantaciones, las *haciendas* y las *encomiendas.* De las plantaciones ya hemos hablado[159]: son en cierta manera capitalistas, pero en la persona del plantador, y más aún de los comerciantes que lo apoyan. Las *haciendas* son las grandes propiedades constituidas sobre todo en el siglo XVII, durante la «refeudalización» del Nuevo Mundo. Esta se efectuó en beneficio de propietarios, los *hacendados,* no menos que de la Iglesia[160]. Estas grandes propiedades en parte viven de sí mismas, en parte se vinculan en el mercado. En ciertas regiones, por ejemplo, en América Central, son en su mayoría autárquicas; pero los dominios, a menudo enormes, de los jesuitas, que conocemos mejor que los otros a causa de sus archivos, están divididos entre una economía natural de subsistencia y una economía exterior regida por la moneda. Que las cuentas de estas haciendas se lleven en moneda no impide pensar que los ajustes de salarios que señalan se hagan a fin de año, y que entonces el campesino no tenga nada que cobrar en dinero, pues los adelantos en especie que ha recibido han superado o equilibrado las sumas que se les debía[161]. Tales situaciones, además, también se conocen en Europa.

Con las *encomiendas,* estamos en principio más cerca del «feudalismo», aunque estas concesiones de aldeas indias a españoles hayan sido otorgadas a título de *beneficios,* no de *feudos.* Son, en principio, propiedades provisionales que dan al *encomendero* un derecho a cánones de parte de los indios, no a la propiedad pura y simple de las tierras y a la libre disposición de la mano de obra. Pero esta imagen es teórica: los encomenderos transgreden estas restricciones. Un informe (1553)[162] denuncia a amos poco escrupulosos que venden a sus indios «so color de vender una *estancia* o un poco de ganado», y a «oidores ligeros o prevaricadores» que cierran los ojos ante eso. La proximidad de las autoridades locales limita los atropellos, pero cuando aumenta la lejanía de las capitales[163], el control ya no es posible. Solamente en principio el encomendero, insertado en el sistema colonial de dominio, está de algún modo al servicio de las autoridades españolas, a igual título que los funcionarios reales. En realidad, tiende a librarse de esta rectricción, y una crisis de la encomienda se inicia, en 1544, con la re-

Una «aldea industrial» en Nueva Inglaterra, hacia 1830. (New York State Historical Association, Cooperstown.)

vuelta de los hermanos Pizarro en el Perú. Proseguirá por mucho tiempo aún, pues el conflicto entre encomenderos y funcionarios de la Corona pertenecía a la lógica de las cosas. Estos funcionarios —los *corregidores* y los *oidores* de las *audiencias*, especie de parlamentos coloniales según el modelo de las audiencias de España— por lo general no podían sino enfrentarse con propietarios que, abandonados a sí mismos, pronto habrían constituido o reconstituido un régimen feudal. Por una parte importante de su acción, no de toda su acción, la América española pronto se convirtió, como dice Georg Friederici[164], en un país modelo del funcionariado y la burocracia. He aquí algo que es muy difícil de incorporar a la imagen clásica del *feudalismo*, lo mismo que el señor de *engenho* de Brasil y sus esclavos no pueden entrar sin más en un modelo auténticamente capitalista.

¿Es menester concluir que no hubo feudalismo ni capitalismo? América, en su conjunto, se presenta como una yuxtaposición, un amontonamiento, de sociedades y de economías diversas. En la base, hay economías semicerradas, que podéis llamar como queráis; encima de ellas, economías semiabiertas, y quizás ni eso; finalmente, en planos superiores, las minas, las plantaciones, tal vez algunas grandes organizaciones de cría de ganado (no todas) y el comercio. El capitalismo es, a lo sumo, un último estrato

mercantil: los *aviadores* de los mineros, los comerciantes privilegiados de los *consulados,* los mercaderes de Veracruz, en conflicto constante con los de México, los comerciantes que se arrellanan detrás de la máscara de las Compañías creadas por las metrópolis, los comerciantes de Lima, los comerciantes de Recife, frente a la «señorial» Olinda, o los de la ciudad baja de Bahía, frente a la ciudad alta. Pero con todos estos hombres de negocios, nos encontramos en realidad en el estrato de los vínculos de la economía-mundo europea, que es como una red lanzada sobre América entera; no en el interior de capitalismos nacionales, sino en el marco de un sistema global, manejado desde el corazón mismo de Europa.

Para Eric Williams[165], la superioridad de Europa (y él entiende por esto próxima Revolución Industrial, y yo entendería también la supremacía mundial inglesa y el nacimiento de un capitalismo mercantil reforzado) provendría en línea recta de la explotación del Nuevo Mundo, en particular de la aceleración que aportan a la vida europea los beneficios constantes de las plantaciones, a la cabeza de las cuales él sitúa los campos de caña de azúcar y sus campesinos negros. La misma tesis, aún más simplificada, ha sido sostenida por Luigi Borelli[166], quien inscribe la modernidad del Atlántico y de Europa en la cuenta del azúcar, y por ende de América, donde azúcar, capitalismo y esclavitud marchan a la par. Pero América, comprendida la América minera, ¿fue la única creadora de la grandeza europea? No, sin duda, como la India no creó, por sí sola, la supremacía de Europa, aunque los historiadores indios puedan hoy sostener, con argumentos de peso, que la Revolución Industrial inglesa se nutrió de la explotación de su país.

EL AFRICA NEGRA CAPTADA NO SOLAMENTE DESDE FUERA

Quisiera considerar sólo el Africa Negra, dejando de lado el Africa del Norte, un Africa blanca que vive en la órbita del Islam; y también, lo cual no va de suyo, dejando de lado la parte oriental de Africa, desde la entrada del Mar Rojo y la costa de Abisinia hasta la punta meridional del Continente.

Esa extremidad sur de Africa está todavía, en el siglo XVIII, semivacía: la colonia del Cabo, fundada en 1657 por los holandeses, aunque sea, con sus 15.000 habitantes, la mayor colonia europea del Continente, no es más que una escala en la ruta de las Indias al servicio estricto de la *Oost Indische Compagnie*[167], terriblemente en guardia en este lugar estratégico. En cuanto al interminable litoral de Africa frente al Océano Indico, pertenece a la economía-mundo centrada en la India, de la cual es, al mismo tiempo, una ruta importante y una *zona periférica,* mucho antes de la llegada de los portugueses en 1498[168]. Evidentemente, se producirá el largo intermedio de las operaciones portuguesas, que cambiaron muchas cosas. Fue por este litoral, en efecto, por donde Vasco da Gama, después de haber doblado por el cabo de Buena Esperanza, se remontó hacia el norte, en dirección a la India: hizo escala en Mozambique, en Mombasa y Melinde, donde un piloto, Ibn Madjib, originario de Gujerat, lo conduce sin muchas dificultades hasta Calicut. La costa este de Africa es, así, una ruta preciosa tanto para la ida como para el retorno de las Indias: sus escalas permiten a las tripulaciones abastecerse de víveres frescos, reparar las naves y a veces esperar allí la hora del retorno, cuando, estando demasiado avanzada la estación, es peligroso doblar el cabo de Buena Esperanza.

La colonia holandesa del cabo de Buena Esperanza. Dibujo de J. Reach. (Atlas Van Stolk.)

Durante mucho tiempo un interés suplementario ha valorizado la Contra Costa[169]: la presencia del oro en el interior del vasto Estado de Monomotapa[170]; la exportación del metal amarillo se hacía por el puerto de Sofala, al sur del delta del Zambeze. La pequeña aglomeración durante mucho tiempo dominada por la ciudad de Kilwa, situada bastante al norte, se convirtió en el punto de mira de las empresas portuguesas. Se empleo la fuerza con éxito en 1505, y todo estuvo en orden desde 1513. Sin embargo, el oro sólo llegaba a la costa a cambio de mercancías: los cereales de Melinde y más aún, los tejidos de algodón de la India. Los portugueses debieron y supieron utilizar a tal efecto las telas de Gujerat. Pero este tráfico provechoso no duró mucho tiempo: Monomotapa se desgarró en guerras continuas; el oro se hizo raro y, al mismo miempo, la tutela portuguesa declinó. Los comerciantes árabes volvieron a tomar el control de Zanzíbar y Kilwa, donde obtenían esclavos que revendían en Arabia, Persia y la India[171]. Los portugueses conservaron, sin embargo, Mozambique, donde fueron tirando. A fines del siglo XVIII, obtenían de allí, se dice, algunos millares de esclavos, e incluso los franceses, de 1787 a 1793, participaron en este tráfico, para proveer de mano de obra a la isla de Francia y la isla Borbón[172].

En general, se puede admitir, con respecto a esos largos litorales, el juicio pesimista de un informe dirigido al gobierno ruso (18 de octubre de 1874): «Hace largo tiempo que por la costa de Sofala, y las adyacentes a ella, ya no rueda el oro en sus aguas.» Las plazas de Melinde y de Mombaza, al sur de Mozambique, están, por así decirlo, desiertas, y las pocas familias portuguesas que residen allí todavía son «más bárbaras que civilizadas»; su comercio «se reduce al envío a Europa de algunos negros que degeneran y la mayoría de los cuales no sirven para nada»[173]. De este modo, se prevenía

al gobierno ruso, en busca de mercados internacionales, que no era ésa una buena puerta donde llamar. Dejaremos de lado, pues, sin muchos remordimientos, la vertiente «india» de Africa del Sur, cuyos grandes momentos por entonces ya habían pasado.

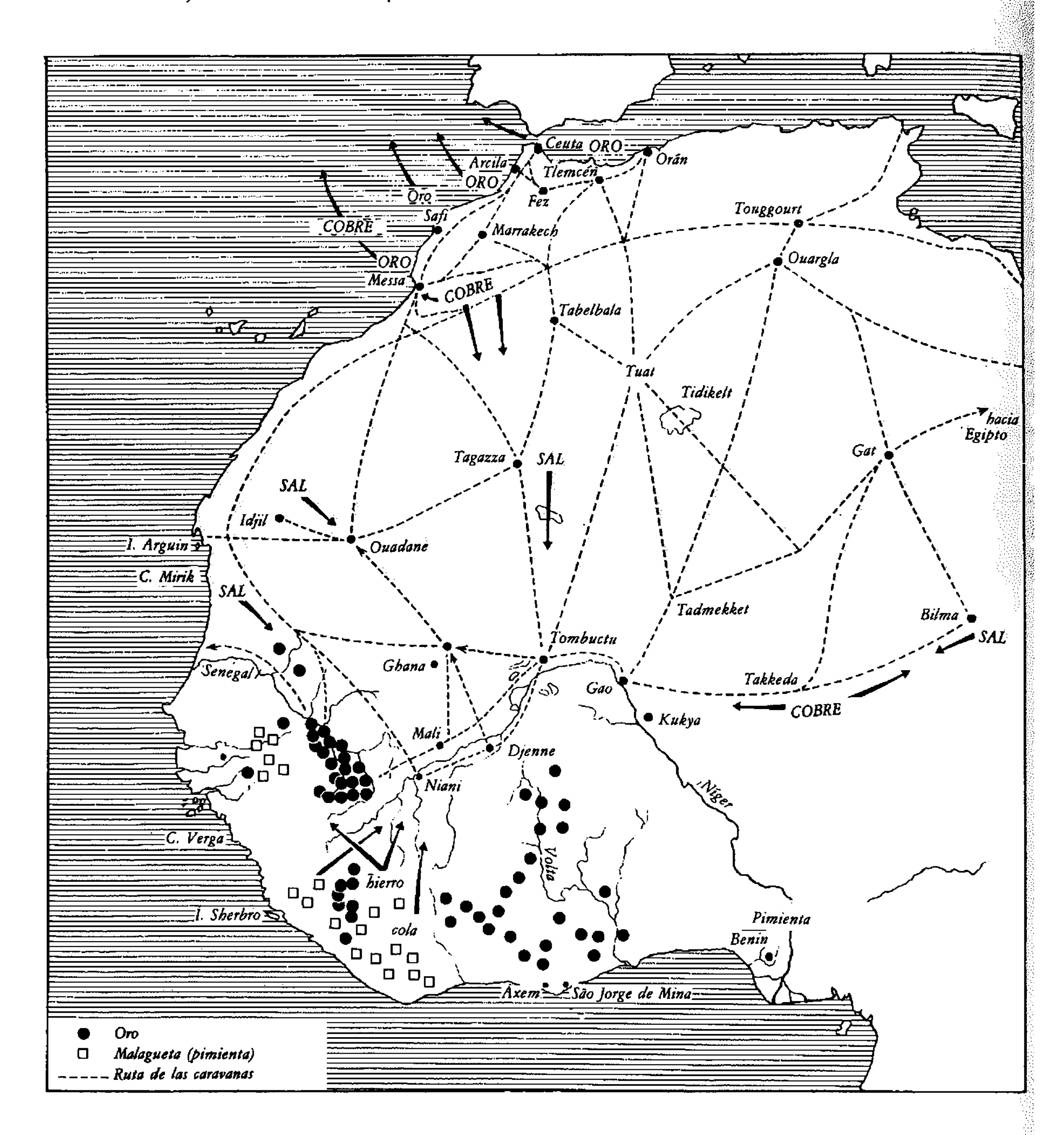
La única Africa del Oeste

La situación es diferente en la fachada atlántica de Africa, desde Marruecos hasta la Angola portuguesa. Desde el siglo XV, Europa hizo la prospección de sus litorales y entabló el diálogo con sus poblaciones. ¿Una curiosidad demasiado limitada le hizo desdeñar el interior del Continente, como se ha dicho a menudo? De hecho, los europeos no encontraron en el Africa Negra las facilidades[174] que ofrecían, en la América india, los Imperios Azteca e Inca, donde desempeñaron, ante tantas poblaciones sometidas, el papel de liberadores[175] y donde se apoyaron, finalmente, en sociedades disciplinadas que era posible explotar sin demasiado trabajo.

Los portugueses y los otros europeos no hallaron en Africa, al borde del océano, más que una multitud de tribus o de Estados mediocres con los cuales era imposible contar. Los Estados un poco consistentes, como el Congo[176] o Monomotapa, estaban en el interior de las tierras, protegidos por el espesor del Continente y la cintura costera de sociedades políticamente poco o mal organizadas. Las enfermedades tropicales, tan nocivas a lo largo de las costas, quizás fueron también otra barrera. Dudemos de ello, pese a todo, pues los europeos superaron esos mismos obstáculos en las regiones tropicales de América. Una razón más seria es que el interior africano a menudo estaba defendido por la relativa densidad de su población y el vigor de sociedades que, a diferencia de los amerindios, conocían la metalurgia del hierro y contaban a menudo con poblaciones belicosas.

Además, nada empujaba a Europa a aventurarse lejos del océano, puesto que encontraban en las costas, al alcance de la mano, el marfil, la cera, la goma de Senegal, la malagueta, el oro en polvo y, mercancía maravillosa, los esclavos negros. Y por añadidura, al principio al menos, estos bienes se obtenían mediante intercambios fáciles, por baratijas, perlas de vidrio, paños de colores vivos, un poco de vino, una botella de ron, un fusil llamado «de trata» y brazaletes de cobre llamados «manillas», «adorno bastante extraño» que el africano «se pone en la parte inferior de la pierna, por encima del tobillo [...], y en la parte más gruesa del brazo, por encima del codo»[177]. En 1582, los negros del Congo eran pagados por los portugueses «con hierro viejo, clavos, etc., que aprecian más que las monedas de oro»[178]. En resumen, clientes y proveedores fáciles de engañar, buenos chicos, perezosos a veces, «contentos con vivir al día...». Pero, «en general, las cosechas de este pueblo son tan escasas que los navegantes europeos que van a ellos para comprar hombres, se ven obligados a llevar de Europa o América las provisiones necesarias para el alimento de los esclavos que deben integrar el cargamento de sus barcos»[179]. En suma, los europeos se encuentran en todas partes con economías aún primitivas. André Thevet[180] (1575) las juzga con una breve frase: la moneda «allí no se usa». Con esto, todo está dicho.

Pero, ¿qué es exactamente la moneda? Las economías africanas tienen *sus* monedas, es decir, «un medio de cambio y un patrón de valor reconocido», se trate de trozos de tejido, de sal, de ganado o, en el siglo XVII, de barras de hierro importadas[181]. Tachar a esta moneda de *primitiva* no permite concluir de inmediato que las economías africanas carezcan de vigor, que no despertarán antes del siglo XIX, ante los contragol-



44. PORTUGAL A LA CONQUISTA DEL LITORAL AFRICANO
(SIGLOS XV-XVI)

Las vías marítimas, en el siglo XVI, obtuvieron la primacía sobre las rutas antiguas del Sahara. El oro que iba hacia el Mediterráneo fue desviado hacia el océano. A las riquezas explotadas por los portugueses, hay que añadir, evidentemente, los esclavos negros. (Tomado de V. Magalhães Godinho. L'Économie de l'Émpire portugais au XVe et XVIe, *s., 1969, fuera de texto.)*

pes de la revolución industrial y comercial de Europa. A mediados del siglo XVIII, he aquí que estas regiones atrasadas, sin embargo, envían *quizás* más de 50.000 negros cada año hasta los puntos de embarque de la trata, mientras que en Sevilla, España, en el siglo XVI, reunía 1.000 personas que partían por año[182], y hacia Nueva Inglaterra, de 1630 a 1640[183], se cuentan por término medio, cada año, 2.000 emigrantes. Y las *razzias* que proporcionan este ganado humano ni siquiera interrumpen la vida cotidiana, pues esos millares de esclavos, atados unos a otros por correas de cuero que se pasan por sus cuellos, son expedidos por los Estados del interior hacia el Atlántico, con sus numerosos guardianes durante la estación seca, la estación muerta de la agricultura[184].

Las punciones de la trata, renovadas de año en año, implican forzosamente una economía de cierto vigor. Es lo que repiten, con mayor o menor fuerza, los estudios recientes de los africanistas. Entonces, el ir y venir de los barcos negreros no basta por sí solo para explicar la trata, que también debe ser formulada en términos africanos: «El comercio de esclavos —escribe Philip Curtin— es un subsistema de la economía atlántica, pero es también un subsistema del vasto modelo de la sociedad africana del oeste, de sus actitudes, de su religión, de sus normas profesionales, de su propia identidad y de muchas otras cosas aún»[185]. Es necesario reconocer a Africa sus derechos y sus responsabilidades.

Un continente aislado, pero accesible

El Africa Negra se perfila como un triángulo inmenso entre tres espacios: al norte, el Sáhara; al este, el Océano Indico; al oeste, el Atlántico. Como hemos convenido, dejaremos de lado el litoral oriental. En cuanto a los confines saharianos y las márgenes atlánticas, son interminables frentes de ataque, por donde el extranjero (cualquiera que sea su nombre, la época o las circunstancias) llega a las puertas mismas del Africa Negra. Regularmente, logra su apertura. Y, casi lógicamente, ¿no es tenido el Continente Negro por un pueblo de campesinos que vuelven las espaldas al mar tanto como al desierto sahariano, «el cual, en muchos aspectos, es semejante al mar»[186]? Extrañamente, el negro no practica ninguna de las navegaciones que, a través del océano o a través del desierto, estarían a su alcance. Frente al Atlántico, no navega más que por las aguas de la desembocadura del Congo, de una orilla del río a la otra[187] El océano, como el Sáhara, ha sido para él un compartimiento estanco, mucho más que una simple frontera.

Para el Africa del Oeste, los blancos son los *murdele,* los hombres salidos del mar[188] La tradición todavía hoy habla de la sorpresa de los negros ante su aparición: «Vieron sobre el gran mar surgir un gran barco. Este barco tenía alas blancas, todas ellas, resplandecientes como cuchillos. Hombres blancos salieron del agua y dijeron palabras que no se entendían. Nuestros antepasados sintieron temor, dijeron que eran los *Vumbi,* espíritus que volvían. Se los empujó al mar con descargas de flechas. Pero los *Vumbi* escupieron fuego con el ruido de un trueno...[189]». Los negros ni siquiera imaginaron, en esos primeros instantes, que los blancos habitaban, vivían, fuera de sus barcos.

En el litoral atlántico, la nave de Europa no halla resistencia ni vigilancia. Dispone de una absoluta libertad de maniobra, va donde quiere, comercia donde le agrada, obtiene en un lugar lo que no ha conseguido, o también ha conseguido ya, en otras partes unos días antes. Incluso organiza un comercio «de Africa en Africa», según el modelo del comercio de India en India, aunque mucho menos vasto. Los fuertes construi-

dos sobre la costa son puntos de apoyo sólidos, y las islas próximas sirven de puestos de atalaya, como Madeira, como las Canarias, como la muy curiosa isla de São Tome en el golfo de Guinea, isla de azúcar y de esclavos que tuvo, desde el siglo XVI, un desarrollo prodigioso, sin duda porque los vientos del oeste y los alisios del sur se unen allí, y porque, para ella, las rutas estaban abiertas tanto hacia el oeste y América como hacia el Africa próxima, al este.

¿Acaso nos equivocamos? El proceso es el mismo a lo largo de los límites saharianos. El Islam, con sus caravanas de camellos, es tan libre de elegir sus accesos como el europeo con sus barcos. Puede elegir sus puntos de ataque y sus puertas de entrada. Ghana, Mali y el Imperio de Gao fueron otras tantas irrupciones que parecen ligadas a la explotación del marfil, el oro en polvo y los esclavos. Además, desde el día en que esta explotación fue cogida de revés por la llegada de los portugueses del golfo de Guinea, las excrecencias políticas antiguas comenzaron a deteriorarse. Tombuctu, en 1591, fue capturada en una correría de aventureros marroquíes[190]

Una vez más, se observa en profundidad la identidad entre el imperialismo del Islam y el imperialismo de Occidente. Son dos civilizaciones agresivas, esclavistas una y otra, ante las cuales el Africa Negra pagó el precio de su falta de vigilancia y de su debilidad. Es verdad que en sus fronteras el invasor se presentaba con bienes novedosos, capaces de fascinar al eventual comprador. La codicia entra en juego: durante la noche, «ladrones y hombres sin conciencia —dice el rey del Congo— raptan [a los hijos de nuestros nobles y de nuestros vasallos], impulsados por el deseo de tener cosas y mercancías de Portugal de las que están ávidos»[191]. «Se venden unos a otros —escribe García de Resende (1554)— y hay muchos mercaderes especializados, que los engañan y los entregan a los negreros»[192]. El italiano Gio Antonio Cavazzi, que permaneció en Africa de 1654 a 1667, señala «que por un collar de coral o un poco de vino los congoleses vendían a sus propios padres, a sus hijos, a sus hermanas y sus hermanos, jurando al mismo tiempo a los compradores que se trataba de esclavos domésticos»[193]. La codicia, nadie lo negará, desempeño su papel, y los europeos la estimularon conscientemente. Los portugueses, que tienen el gusto de los vestidos como signo de rango social, inspiraron este mismo gusto del «vestir» en los negros colocados bajo su dependencia. Quizás no sin segundas intenciones, pues un portugués hasta propone, en 1667, en Sofala, *obligar* a los negros comunes, que van completamente desnudos sin vergüenza, a llevar taparrabos; entonces, «todo el tejido que puede producir la India no bastará para satisfacer las necesidades de solamente la mitad de los negros»[194]. Además, todos los medios son buenos para forzar los intercambios, incluida la práctica de los anticipos; en caso de falta de pago, es lícito apoderarse de los bienes y hasta de la persona del acreedor incapaz de saldar su deuda. También se hace amplio uso de la pura violencia; siempre que tiene el campo libre, se superan los récords de los beneficios. En 1643, un testigo dice estar «absolutamente seguro de que este reino [de Angola, donde la caza de esclavos llega a su apogeo] permite a ciertos hombres enriquecerse más que en la India oriental»[195].

Sin embargo, si hubo en Africa un comercio de los hombres, fue porque Europa lo quiso y lo impuso, por cierto. Pero fue también porque Africa tenía la mala costumbre de practicarlo mucho antes de la llegada de los europeos, en dirección al Islam, al Mediterráneo y al Océano Indico. En ella, la esclavitud es endémica, una estructura cotidiana, en un marco social que quisiéramos en vano conocer mejor. Ni siquiera la paciencia del historiador, habituado a las documentaciones incompletas, ni incluso las audacias del comparatista, ni siquiera la habilidad de Marian Malowist[196], bastan para reconstituirlo. Quedan sin resolver damasiadas cuestiones: el papel de las ciudades con respecto a las constelaciones de aldeas; el papel del artesanado y del comercio lejano; el papel del Estado... Por lo demás, seguramente no hay *una* sociedad que sea en todas

partes la misma. La esclavitud se presenta bajo formas diversas, consubstanciales a sociedades diversas: esclavos de corte, esclavos incorporados a las tropas del príncipe, esclavos domésticos o de casa, esclavos de la agricultura, de la industria, de correos también, intermediarios e incluso comerciantes. Los reclutamientos son a la vez internos, locales (si la delincuencia, en Occidente, conduce a las galeras, aquí lleva a la pena de muerte o a la esclavitud), o externos, como consecuencia de guerras o de razzias contra los pueblos vecinos, como en tiempos de la Roma antigua. A la larga, esas guerras y esas incursiones se convierten en una industria. Los esclavos de la cosecha bélica, en estas condiciones, son tan numerosos, tan difíciles de mantener y alimentar, que corren el riesgo de quedar, de algún modo, sin empleo. Al venderlos en los mercados exteriores, Africa se liberaría, quizás, de posibles excedentes de hombres.

Desmesuradamente desarrollada por la influencia de la demanda americana, la trata de esclavos agitó a todo el Continente Negro. Entre el interior y la costa, desempeñó un doble papel: debilitó, deterioró, a los grandes Estados del interior, Monomotapa, el Congo, y favoreció, en cambio, el avance de pequeños Estados intermediarios en la vecindad del litoral, especies de Estados *agentes* que proveían de esclavos y mercancías a los comerciantes de Europa. De igual modo, para el Islam, ¿acaso han sido otra cosa los imperios sucesivos de Nigeria que Estados agentes, proveedores para el Africa del Norte y el Mediterráneo de oro en polvo y de esclavos? La Europa del siglo X había sido, análogamente, a lo largo del Elba, una zona intermediaria para adquirir esclavos *eslavos* y enviarlos a los países del Islam. ¿No fueron los tártaros de Crimea proveedores de esclavos rusos, desde el siglo XIV, a petición de Estambul[197]?

De las costas al interior

Mediante estos procesos, el Africa Negra fue más sojuzgada, en profundidad, de lo que creían los historiadores de antaño. Europa hundió sus raíces hasta el corazón del Continente, bastante más allá de sus posiciones litorales, de las islas de posta, de los barcos amarrados y que se descomponen en el lugar, o de los puntos habituales de la trata o de los fuertes (el primero, el más célebre, el de São Jorge da Mina, fue construido por los portugueses en la costa de Guinea en 1454). Estos fuertes portugueses, y más tarde holandeses, ingleses o franceses, tan costosos de mantener, son una protección contra los posibles ataques de los negros y los de rivales europeos. Pues los blancos que juegan al mismo juego mercantil, se destrozan en toda ocasión, se apoderan de sus fuertes respectivos y llevan una guerra activa, si no próspera, incluso al margen de los grandes conflictos. El acuerdo sólo es posible contra enemigos comunes: por ejemplo, la Compañía Real Inglesa de Africa y la Compañía Francesa de Senegal (absorbida ésta por la Compañía Francesa de Indias en 1718) se entendieron bastante bien contra los *privateers*, los *interlopers*, ingleses o no, contra todos los comerciantes que traficaban entonces fuera del marco de las compañías. Es verdad que éstas, incluida la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, estaban en mala posición, incapaces de mantener fortalezas y guarniciones sin subvenciones del Estado. De modo que acabaron por abandonar muchas de sus pretensiones y dejar que las cosas siguieran su curso.

A partir de la costa, el comercio se hacía en barcos ligeros que remontaban los cursos de agua con remos hasta las escalas superiores y las ferias, donde el comercio europeo encontraba a las caravanas africanas. Para estos tráficos, los intermediarios natos fueron durante mucho tiempo los descendientes de los portugueses, mestizos de blancos y negros convertidos en «hijos de la tierra», cuyos servicios se disputaban todos. Luego,



La esclavitud en el Islam. Mercado de esclavos de Zabid, en el Yemen, siglo XIII. Según una ilustración de los Maqamat, 635/1237, de al Hariri. B.N. Ms. ar. 5847. (Clisé de la B. N.)

ingleses y franceses se decidieron a remontar ellos mismos los ríos y a instalarse en el interior. «El capitán Agis [un inglés] —señala el P. Labat— no estaba entonces en Bintam. Los ingleses lo empleaban para hacer su comercio en lo alto del río; es emprendedor, y se lo ha visto hasta en el río Falémé, a una jornada del Fuerte San Esteban de Caynoura»[198]. En la segunda mitad del siglo XVIII, cuando la Compañía Real Inglesa renuncia a la mayor parte de sus actividades y el Fuerte de San Jacobo, en la desembocadura del Gambia, es abandonado, el comercio europeo pasa a manos de los intermediarios indígenas; remeros negros, que cuestan menos que los remeros ingleses, remontan el río con las mercancías de Europa; llevan de vuelta mercancías africanas, incluso madera de ébano, destinadas muy a menudo a un navío de *privateer*. Los negros se convierten en los amos en segundo lugar de los tráficos.

Esta evolución reproduce, curiosamente, la evolución antigua del comercio portugués, introductor de Europa tanto en Africa como en el Extremo Oriente. Los primeros *lançados*[199] fueron portugueses; lo mismo los comerciantes de la isla de São Tome, que practicaron muy pronto el comercio de Africa en Africa, desde el golfo de Guinea has-

ta Angola, un día como comerciantes y al día siguiente como piratas. A fines del siglo XVI, en San Salvador, la capital del Congo, había más de cien comerciantes portugueses y un millar de aventureros de la misma nacionalidad. Luego las cosas empeoraron, los pequeños roles fueron cedidos a los intermediarios y los comisionistas africanos, particularmente los mandingas, designados con el nombre genérico de *mercadors,* y a colaboradores auxiliares, mestizos y negros, llamados *pombeiros.* Estos últimos, quienquiera que fuese el amo que los empleaba, explotaban más cruelmente que los blancos a sus hermanos de color[200].

El comercio triangular y los términos del intercambio

Es conocido el resultado de la trata: el *Middle Passage,* la travesía del Atlántico, siempre temible para los esclavos amontonados en espacios estrechos. Este viaje, sin embargo, no es más que un elemento del sistema de comercio triangular que practica cualquier nave que leva anclas en la costa africana, sea portuguesa, holandesa, inglesa o francesa. Un barco inglés irá a vender sus esclavos a Jamaica, volverá a Inglaterra con azúcar, café, índigo y algodón, y luego pondrá rumbo nuevamente a Africa. Este esquema es el mismo, *mutatis mutandi,* para todos los barcos negreros. En cada vértice del triángulo se realiza un beneficio, y el balance total del circuito es la suma de los balances sucesivos.

Al partir de Liverpool o de Nantes, hay a bordo las mismas mercancías, tejidos, siempre tejidos, incluidas telas de algodón de las Indias y tafetanes de rayas, utensilios de cobre, fuentes y ollas de estaño, barras de hierro, cuchillos con sus vainas, sombreros, abalorios de vidrio, falsos cristales, pólvora, pistolas, fusiles de trata y, por último, aguardiente... Esta enumeración repite, palabra por palabra, la lista de las mercancías que un banquero, en abril de 1704, embarca en Nantes, el gran puerto negrero de Francia, en su barco, *Le Prince de Conty* (con capacidad de trescientas toneladas)[201]. En esta fecha tardía, la lista no sería diferente si la partida se hiciese de Liverpool o de Amsterdam. Los portugueses siempre habían evitado llevar armas y aguardiente a Africa, pero sus sucesores no tuvieron semejantes escrúpulos o semejante prudencia.

Por último, para que el intercambio responda a la demanda europea en fuerte alza, se necesitaba cierta elasticidad del mercado africano frente a la oferta creciente de mercancías europeas. Era el caso de Senegambia, región curiosa, entre el desierto y el océano, sobre la cual Philip Curtin acaba de escribir un libro prodigiosamente novedoso[202] que, a la vez, revaloriza la economía africana, la amplitud de los intercambios pese a la dificultad de los transportes, la importancia de las concentraciones en los mercados y las ferias, el vigor de las ciudades que exigen obligatoriamente excedentes y, por último, los sistemas de monedas llamadas primitivas que no por ello dejan de ser buenas herramientas.

Con el tiempo, la recepción de mercancías europeas se hace selectiva: el cliente negro no compra todo a ciegas. Si Senegambia es compradora de barras e incluso de desechos de hierro, es porque no tiene, a diferencia de otras regiones africanas, industria metalúrgica; si otra región (o, mejor dicho, subregión) compra muchos paños, es porque los tejidos locales son insuficientes. Y así sucesivamente. Además —y ésta es la sorpresa—, frente a la demanda ávida de Europa, Africa reaccionará finalmente según las reglas clásicas de la economía: aumentará sus exigencias, elevará los precios.

Philip Curtin[203] prueba sus tesis por un estudio de los precios y de los *terms of trade* que el carácter primitivo de la «moneda» no impide llevar a buen fin. En efecto,

cuando la barra de hierro, que es la moneda de cuenta de Senegambia, es cotizada por un comerciante inglés a 30 libras esterlinas, no se trata de un precio, sino de un cambio entre la libra esterlina, moneda ficticia, y la barra de hierro, otra moneda ficticia. Las mercancías, cotizadas en barra (y por consiguiente en libras), varían de precio, como muestran los cuadros que el lector hallará un poco más adelante; es posible calcular, para Senegambia, cifras globales verosímiles relativas a las importaciones y las exportaciones, así como estimar aproximadamente los *terms of trade*, los *términos del intercambio*, «indicador que permite apreciar la ventaja que una economía obtiene de sus relaciones con el exterior»[204]. Comparando exportaciones e importaciones, los precios a la entrada y la salida, P. Curtin concluye que Senegambia obtiene una ventaja creciente de sus intercambios con el exterior. Es un hecho establecido el de que, para conseguir más oro, más esclavos y más marfil, Europa tuvo que aumentar su oferta, bajar el precio relativo de sus mercancías. Y esta constatación, establecida para Senegambia, probablemente vale para el conjunto del Africa Negra, que, en respuesta a las exigencias de las plantaciones, los centros de obtención de oro y las ciudades del Nuevo Mundo, entrega a los negreros contingentes crecientes de esclavos: en el siglo XVI, 900.000; en el XVII, 3.750.000; de 7 a 8 millones en el XVIII; y, pese a la supresión de la esclavitud en 1815, 4 millones en el siglo XIX[205]. Si se piensa en la mediocridad de los medios empleados, la mediocridad de los transportes, se nos presenta como un tráfico de los más substanciosos.

I

LOS «TERMS OF TRADE» DE SENEGAMBIA

1680	100 (índice)
1730	149
1780	475
1830	1031

Los *terms of trade* se obtienen por la proporción de los índices de las exportaciones y de las importaciones (exactamente, $\frac{E}{I} \times 100$).

La ventaja del exportador africano se multiplicó por 10, aproximadamente. Aun admitiendo un margen de error muy grande, el avance es evidente.

II

EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES DE SENEGAMBIA
(por producto, en porcentaje del total de las exportaciones)

	1680	1730	1780	1830
oro	5,0	7,8	0,2	3,0
goma	8,1	9,4	12,0	71,8
pieles	8,5	—	—	8,1
marfil	12,4	4,0	0,2	2,8
esclavos	55,3	64,3	86,5	1,9
cera de abeja	10,8	14,5	1,1	9,9
cacahuetes	—	—	—	2,6
total	100	100	100	100

Cuadros tomados de P. D. Curtin, *Economic Change in Precolonial Africa*, 1975, pp. 336 y 327.

El impacto de la demanda europea origina una especialización mercantil de Senegambia, cada vez con primacía de un producto: a comienzos del siglo XVII, las pieles; luego, hasta el siglo XIX, los esclavos; más tarde, la goma; más tarde aún, los cacahuetes. Compárese con los «ciclos» del Brasil colonial: madera para tinturas, azúcar, oro y café.

El fin de la esclavitud

Esta fuerza, una vez adquirida, explica que el tráfico no se haya detenido súbitamente cuando la *trata* fue abolida oficialmente, a propuesta inglesa, en el Congreso de Viena, en 1815. Según un viajero inglés, en 1817[206], Río de Janeiro, Bahía y sobre todo Cuba se habían convertido en los puntos de llegada de un «comercio en hombres» que seguía siendo muy activo. La Habana, quizás fuera el más próspero de estos puntos de llegada. Siete naves negreras entran allí a la vez, cuatro de ellas francesas. Pero fueron los portugueses y los españoles quienes acapararon lo mejor de la trata subsistente y se beneficiaron con la caída de las compras y de los precios provocada en Africa por la retirada de los ingleses (de 2 a 5 libras esterlinas cada uno, mientras que el precio es de 100 libras en La Habana y dos veces más elevado en Florida y Nueva Orleáns, por las dificultades del contrabando). Es una baja temporal, pero nuestro viajero se siente tanto más envidioso de los beneficios de un tráfico del que su país se ha excluido a sí mismo en beneficio de los españoles y los portugueses. Estos, beneficiados por el bajo precio de sus esclavos, tienen —dice— «los medios para vender más barato que nosotros, en los mercados extranjeros, no solamente el azúcar y el café, sino también todos los productos del trópico». En esa época, muchos ingleses compartían los sentimientos de ese portugués indignado que, en 1814, clamaba que iba ¡«en el interés y el deber de las grandes potencias continentales negar formalmente [...] su asentimiento a la proposición insidiosa de Inglaterra de declarar la Trata contraria al derecho de gentes»![207].

Finalmente, esas enormes punciones, ¿han destruido, o no, el equilibrio de las sociedades negras de Angola, el Congo, y de las regiones del borde del golfo de Guinea? Para responder a esto, sería necesario conocer la cifra de la población cuando los primeros encuentros con Europa. Pero estos récords, me parece, sólo han sido posibles, en último análisis, en razón de una vitalidad biológica evidente del Continente Negro. Y si la población aumentó pese a la trata, como es posible, habría que revisar todos los datos del problema.

Con estas palabras, no trato de atenuar las culpas o las responsabilidades de Europa frente a las poblaciones africanas. Si no, desde el principio, habría insistido en los presentes que, lo quisiera o no, Europa aportó a Africa: el maíz, la mandioca, las judías americanas, la patata dulce, la piña, la guayaba, el cocotero, los frutos agrios, el tabaco, la viña, y, entre los animales domésticos, el gato, el pato de Berbería, el pavo, la oca, la paloma, etcétera. Sin olvidar la penetración del cristianismo, recibido a menudo como el medio de adquirir la fuerza misma del Dios de los blancos. ¿Y por qué no afirmar más aún: son hoy poca cosa las Américas negras? Existen.

RUSIA DURANTE LARGO TIEMPO UNA ECONOMIA-MUNDO POR SI SOLA

La economía-mundo[208] construida sobre Europa no se extiende a todo el pequeño continente. Más allá de Polonia, Moscovia está durante mucho tiempo al margen[209] de ella. ¿Cómo no estar de acuerdo sobre este punto con Immanuel Wallerstein, quien la sitúa, sin vacilar, fuera de la esfera occidental, fuera de la «Europa europea», al menos hasta los comienzos del gobierno personal de Pedro el Grande (1689)[210]? Lo mismo sucede con la península de los Balcanes, donde la conquista turca ha cubierto y sojuzgado durante siglos una Europa cristiana, como el resto del Imperio de los Osmanlíes, en Asia y Africa, vastas zonas autónomas o que tienden a serlo.

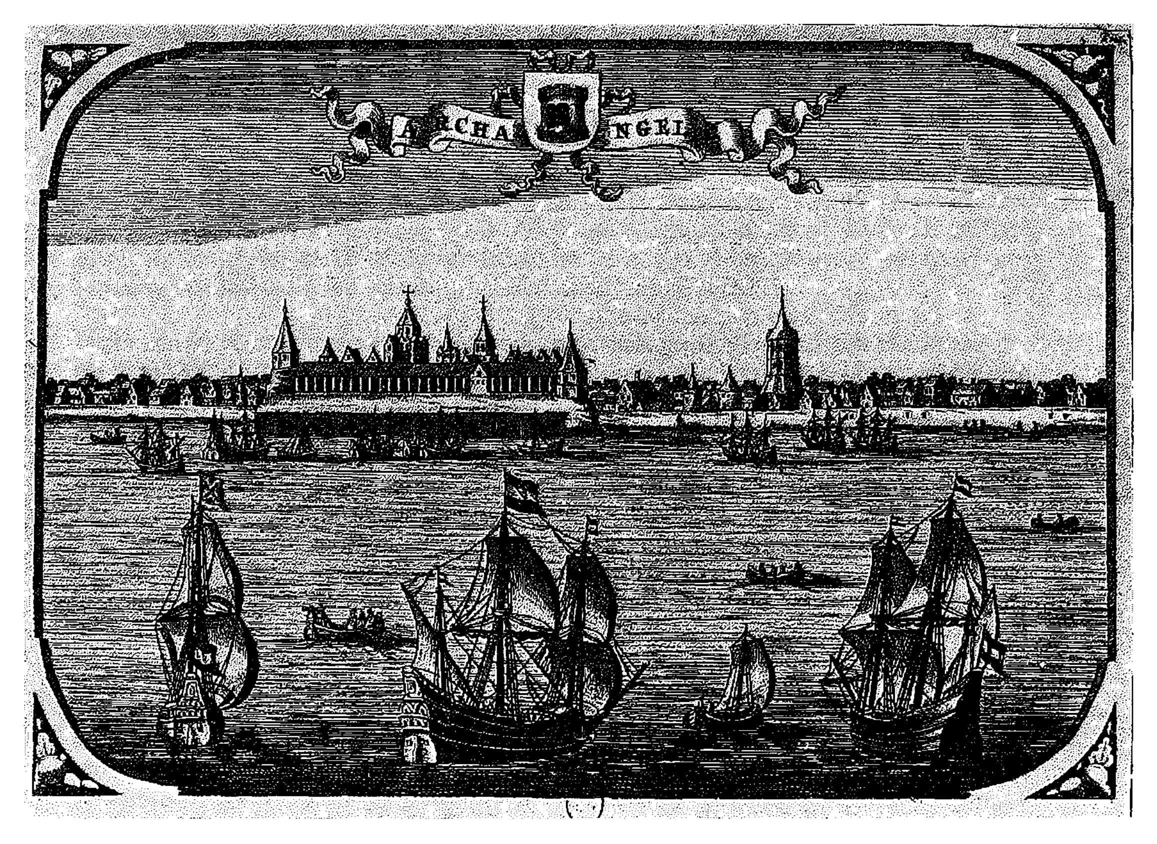
Frente a Rusia y el Imperio Turco, Europa actúa por su superioridad monetaria, por los atractivos y las tentaciones de sus técnicas, de sus mercancías, por su fuerza misma. Pero mientras que en el ámbito moscovita la influencia europea crece por sí sola y un movimiento de báscula inclina poco a poco el enorme país hacia Occidente, el Imperio Turco, por el contrario, se obstina en mantenerse al margen de su intrusión destructiva; en todo caso, resiste. Y sólo la fuerza, el desgaste y el tiempo darán cuenta de su visceral hostilidad.

Una economía rusa rápidamente reducida a una casi-autonomía

Moscovia nunca estuvo absolutamente cerrada a la economía-mundo europea[211], ni siquiera antes de 1555, fecha de la conquista por los rusos de Narva, pequeño puerto de Estonia sobre el Báltico, o antes de 1533, fecha de la primera instalación de los ingleses en Arjánguelsk. Pero abrir una ventana sobre el Báltico, «cuyas aguas valían su peso en oro»[212], y dejar a la nueva *Moscovy Company* inglesa empujar la puerta de Arjánguelsk (aunque esta puerta sea cerrada muy tempranamente, cada año, por los hielos del invierno), era aceptar a Europa directamente. En Narva, a la que controlaron pronto los holandeses, naves de toda Europa se apiñaban en el pequeño puerto para dispersarse, a la vuelta, por todas las escalas de Europa.

Sin embargo, la guerra llamada de Livonia terminó de manera desastrosa para los rusos, que se sintieron felices de firmar con los suecos, quienes habían entrado en Narva, el armisticio del 5 de agosto de 1583[213]. Perdían su único acceso al Báltico, y sólo conservaban el puerto poco cómodo de Arjánguelsk, sobre el Mar Blanco. Esta interrupción detuvo toda apertura amplia hacia Europa. Sin embargo, los nuevos amos de Narva no prohibieron el paso de las mercancías importadas o exportadas por el comercio ruso[214]. Así, prosiguieron los intercambios con Europa, por intermedio, ya de Narva, ya de Reval, ya de Riga[215], y su saldo positivo para Rusia se liquidaba en oro y en plata. Los compradores de cereales y de cáñamo rusos, especialmente los holandeses, aportaban de ordinario, para equilibrar su balanza, sacos de monedas que contenían cada uno de 400 a 1.000 *riksdalers*[216]. Así, a Riga, en 1650, llegaron 2.755 sacos; en 1651, 2.145; en 1652, 2.012. En 1683, el comercio de Riga dejó un saldo de 823.928 *riksdalers* en beneficio de los rusos.

En estas condiciones, si Rusia permanece semicerrada en sí misma, es, al mismo



El puerto de Arjánguelsk en el siglo XVII. B. N. Estampas. (Clisé de la B. N.)

tiempo, en razón de la inmensidad que le abruma, de su población todavía insuficiente, de su interés mesurado por Occidente y por la construcción difícil y sin cesar retomada de su equilibrio interior, y no tanto porque haya sido cortada de Europa o sea hostil a los intercambios. La experiencia rusa es, sin duda, un poco como la de Japón, pero con esta gran diferencia: que éste, después de 1638, se cerró él mismo, por una decisión política, a la economía del mundo. Mientras que Rusia no es víctima de una actitud que haya tomado deliberadamente ni de una exclusión categórica proveniente del exterior. Solamente tiene una tendencia a organizarse al margen de Europa, como una economía-mundo autónoma, con su red propia de vínculos. De hecho, si M. V. Fechner tiene razón, la masa del comercio y de la economía rusa, en el siglo XVI, se equilibra hacia el sur y hacia el este, más que hacia el norte y el oeste (es decir, hacia Europa)[217].

A comienzos del siglo, el principal mercado exterior, para Rusia, es Turquía. La conexión se hace por el valle del Don y el mar de Azov, donde el transborde es asegurado exclusivamente por naves otomanas: el Mar Negro es entonces un lago turco y bien custodiado. Un servicio de correos a caballo une por entonces a Crimea con Moscú, prueba de un tráfico regular e importante. Hacia mediados del siglo, la ocupación del curso inferior del Volga (toma de Kazán en 1552, de Astrakán en 1556) abre am-

pliamente el camino hacia el sur, aunque el Volga discurra por regiones mal pacificadas todavía, que hacen la ruta terrestre poco practicable y la vía fluvial bastante peligrosa: atracar es siempre correr un riesgo. Pero los comerciantes rusos se agrupan en caravanas que, por su número, aseguran una posible defensa.

Kazán y más aún Astrakán se convierten, desde entonces, en las plataformas giratorias del comercio ruso en dirección a las estepas del Bajo Volga y, sobre todo, del Asia Central, China y, en primera línea, Irán. Los viajes mercantiles tocan Kasvín, Chiraz y la isla de Ormuz (a la que se llega desde Moscú en tres meses). Una flota rusa, creada en Astrakán durante la segunda mitad del siglo XVI, opera en el Caspio. Otros tráficos llegan hasta Tashkent, Samarcanda y Bujará, y hasta Tobolsk, frontera, por entonces, del este siberiano.

Estos intercambios con el sur y el este son superiores, ciertamente, en volumen (aunque no se pueda dar cifras) a los que corren hacia Europa o vienen de ella. Los rusos exportan cueros en bruto, pieles, quincalla, tejidos bastos, hierro forjado, armas, cera, piel, productos alimenticios y productos europeos reexportados: paños flamencos o ingleses, papel, vidrio, metales, etcétera. En la dirección inversa, llegan especias (sobre todo pimienta) y sedas de China o de India, todo lo cual pasa por Irán; terciopelos y brocados persas; azúcar, frutos secos, perlas y orfebrería de Turquía; tejidos de algodón de uso popular provenientes de Asia Central... Todas estas actividades mercantiles son controladas, protegidas y a veces llevadas a cabo por el Estado.

Si nos atenemos a las pocas cifras conocidas y que conciernen a los monopolios del Estado (por tanto, una parte solamente de los intercambios, y no necesariamente la mayor), el comercio oriental sería positivo para Rusia. Y, en conjunto, estimulante para su economía. Mientras que Occidente no pide a Rusia más que materias primas y sólo la provee de productos de lujo y metálico (lo cual, es verdad, tiene su importancia), Oriente le compra productos manufacturados, le suministra tinturas útiles para su industria, la abastece de productos de lujo pero también de tejidos de bajo precio, seda y algodón, para el consumo popular.

Un Estado fuerte

Lo haya querido o no, Moscovia eligió el este antes que el oeste. ¿Hay que ver en eso la razón de su retraso? ¿O bien, al retrasar su enfrentamiento con el capitalismo europeo, Rusia evitó, como es probable, la suerte poco envidiable de la vecina Polonia, cuyas estructuras fueron todas remodeladas por la demanda europea, donde ascienden la fortuna brillante de Gdansk (Dantzig es «el ojo de Polonia») y la omnipotencia de los grandes señores y los magnates, mientras disminuye la autoridad del Estado y se marchita el desarrollo de las ciudades?

En Rusia, por el contrario, el Estado es como una roca en medio del mar. Todo conduce a su omnipotencia, a su policía reforzada, a su autoritarismo tanto frente a las ciudades («cuyo aire no hace libre»[218], como en Occidente) como a la conservadora Iglesia Ortodoxa, o a la masa campesina —que pertenece al zar antes que al señor—, o a los boyardos mismos reducidos a la obediencia, se trate de la nobleza hereditaria o de los titulares de *pomestié*, especie de *beneficios* dados en recompensa por el soberano y que, a gusto del lector, le recordarán las *encomiendas* españolas de América o, mejor aún, los *sipahinisk* turcos. Por añadidura, el Estado se adjudica el control de los intercambios esenciales: monopoliza el comercio de la sal, de las potasas, del aguardiente, de la cerveza, del hidromiel, de las pieles, del tabaco y más tarde del café... El

mercado del trigo funciona bien a escala nacional, pero la exportación de cereales está sometida a la autorización del zar, a quien servirá a menudo de argumento para facilitar sus conquistas territoriales[219]. Y es el zar quien organiza, a partir de 1653, las caravanas oficiales que, cada tres años, en principio, parten hacia Pekín, llevan allí pieles preciosas y vuelven con oro, seda, damascos, porcelana y, más tarde, té. Para vender alcohol y cerveza, monopolio del Estado, se abren tabernas «a las que se llama *kobaks* en lengua rusa y que el zar se ha reservado con exclusión de cualquier otra persona [...], excepto en la parte de Ucrania habitada por los cosacos». De allí obtiene cada año grandes rentas, quizás un millón de rublos, y «como la nación rusa está acostumbrada a las bebidas fuertes y los soldados y obreros reciben la mitad de su paga en pan o harina y la otra mitad en dinero contante y sonante, consumen esta última parte en las tabernas, de manera que todo el dinero en efectivo que circula en Rusia vuelve a entrar en las arcas de su Majestad el Zar»[220].

Con los asuntos del Estado, es verdad, todos actúan a su gusto. Los fraudes son «infinitos»; «los boyardos y otros particulares hallan para vender a escondidas tabaco de Circasia y de Ucrania, donde crece en grandes cantidades». ¿Y qué decir de los fraudes con el vodka, en todos los niveles de la sociedad? El contrabando de más éxito, tolerado por fuerza, es el de las pieles y los cueros de Siberia, tan importante en dirección a la China próxima que las caravanas oficiales enviadas a Pekín pronto tendrán que suspender sus negocios. En 1720, «se decapitó» al «príncipe Gagarin, ex gobernador de Siberia... por haber amasado riquezas tan inmensas que, si bien se han vendido solamente sus muebles y mercancías de Siberia y de China, quedan todavía varias casas llenas de artículos no vendidos, sin contar las piedras preciosas, el oro y la plata que, se asegura, ascienden a más de 3 millones de rublos»[221].

Pero el fraude, el contrabando y la desobediencia frente a las leyes no son atributo exclusivo de Rusia y, cualquiera que sea su peso, no limitan con éxito la arbitrariedad del zar. Estamos allí fuera del clima político de Occidente. Una prueba de ello es la organización de los *gosti*[222], grandes negociantes a quienes el comercio lejano, tanto aquí como en otras partes, ha enriquecido, pero que están colocados bajo la férula del Estado. Son veinte o treinta, al servicio del zar, provistos al mismo tiempo de enormes privilegios y enormes responsabilidades. Por turno, los *gosti* se encargan de la percepción de impuestos, de la dirección de las aduanas de Astrakán o de Arjánguelsk, de la venta de pieles y otras mercancías del tesoro, del comercio exterior del Estado, en particular de la venta de las mercancías que están bajo el monopolio público, y finalmente de la dirección de la Casa de Moneda o también del departamento «ministerial» de Siberia. De todas estas tareas, son responsables con su vida y sus bienes propios[223]. A cambio de esto, sus fortunas son a veces colosales. En tiempos de Boris Godunov (1598-1605), el salario *anual* de un trabajador se estimaba en 5 rublos. Ahora bien, los Stroganov, reyes —es verdad— de los comerciantes rusos, enriquecidos por la usura, el comercio de la sal, las minas, las empresas industriales, la conquista de Siberia, el tráfico de pieles y la concesión de fantásticos territorios coloniales al este del Volga, en la región de Perm, desde el siglo XVI, adelantaron al zar 412.056 rublos a fondo perdido, durante las dos guerras de Polonia (1632-1634 y 1654-1656)[224]. Y ya habían proporcionado grandes sumas a Miguel Romanov, a comienzos de su reinado, en trigo, sal, piedras preciosas y moneda en forma de préstamos o impuestos extraordinarios[225]. Poseedores de tierras, siervos, obreros asalariados y esclavos domésticos, los *gosti* se elevan, así, a la cúspide de la sociedad. Forman un «gremio» particular[226]. Otros dos «gremios» agrupan a los comerciantes de segunda y de tercera clase, también ellos privilegiados. Sin embargo, las funciones de los *gosti* desaparecerán en el reinado de Pedro el Grande.

En resumen, está claro que, contrariamente a lo que ocurrió en Polonia, la autori-

dad celosa y previsora del zar finalmente preservó una vida mercantil autónoma que cubre el conjunto del territorio y participa en su evolución económica. Como en Occidente, ninguno de estos grandes comerciantes está, por lo demás, especializado. Uno de los más ricos *gosti,* Gregor Nikitnikov, se ocupa a la vez de ventas de sal, de pescados, de paños y de seda; tiene negocios en Moscú, pero participa también en los tráficos del Volga, posee barcos en Nizhni-Nóvgorod y se ocupa de exportaciones en dirección a Arjánguelsk; en determinado momento, negocia con Iván Stroganov la compra de una propiedad hereditaria, una *votschina,* por el precio fabuloso de 90.000 rublos. Un tal Voronim posee más de 30 tiendas en los *radjs*[227] de Moscú; otro, Schorin, transporta mercancías de Arjánguelsk a Moscú, de Moscú a Nizhni-Nóvgorod y hacia el Bajo Volga; de acuerdo con un asociado, compra de una sola vez 100.000 *puds*[228] de sal. Y estos grandes comerciantes practican, además, el comercio al detalle en Moscú, adonde llevan sistemáticamente los excedentes y las riquezas de las provincias[229].

La servidumbre se agrava en Rusia

En Rusia, como en otras partes, Estado y sociedad son una sola realidad. Un Estado fuerte corresponde allí a una sociedad subyugada, condenada a producir excedentes de los que viven el Estado y la clase dominante, pues sin ésta el zar no tendría sometida, él solo, a la enorme masa de los campesinos, fuente esencial de sus ingresos.

Cualquier historia campesina, pues, tiene cuatro o cinco personajes: el Campesino, el Señor, el Príncipe, el Artesano y el Comerciante; estos dos últimos actores a menudo son, en Rusia, campesinos que se han limitado a cambiar de oficio, pero que social y jurídicamente siguen siendo campesinos, cogidos siempre en los lazos del régimen señorial. Justamente, este régimen se hace cada vez más pesado; la situación del campesino, a partir del siglo XV, no cesa de degradarse desde el Elba hasta el Volga.

Pero la evolución en Rusia no sigue la norma: en Polonia, en Hungría o en Bohemia, la «segunda servidumbre», en efecto, se instala en beneficio de los señores y los magnates, quienes desde entonces se interponen entre el campesino y el mercado y dominan hasta el abastecimiento de las ciudades, cuando éstas no son, pura y simplemente, su propiedad personal. En Rusia, el principal actor es el Estado. Todo dependió de sus necesidades y de sus tareas y del peso enorme de la historia pasada: tres siglos de luchas contra los tártaros de la Horda de Oro cuentan más que la Guerra de los Cien Años en la génesis de la monarquía autoritaria de Carlos VII y de Luis XI. Iván el Terrible (1544-1584), que funda y modela la Moscovia moderna, no tuvo otra solución que descartar a la vieja aristocracia, que suprimirla en caso necesario, y, para tener un ejército y una administración a sus órdenes, crear una nueva nobleza de servicio, la de los *pomeshchiki,* a quienes se concede, a título vitalicio, las tierras confiscadas a la vieja nobleza o abandonadas por ella, o también tierras nuevas y vacías que el nuevo «noble», en las estepas del sur, hará fructificar con algunos campesinos, y hasta algunos esclavos. Pues los esclavos subsistieron durante más tiempo de lo que se ha dicho en las filas del campesinado ruso. Como en la primera América europea, el gran problema fue aquí conservar el hombre, que es raro, y no la tierra, de la que hay superabundancia.

Y ésa es la causa, finalmente, que impone la servidumbre y la agrava. El zar metió en cintura a la nobleza. Pero esta nobleza debe vivir. Si sus campesinos la abandonan para ir a colonizar los territorios recientemente conquistados, ¿cómo va a subsistir?

La propiedad señorial[230], fundada en un régimen de colonos libres, se transformó

en el siglo XV con la aparición del *dominio*, una propiedad que el señor, como en Occidente, explota él mismo y que se constituye en detrimento de las tierras cedidas a los campesinos. El proceso comenzó en los señoríos laicos, y luego pasó a las tierras de los monasterios y del Estado. El *dominio* utiliza el trabajo de esclavos, y más aún el de campesinos endeudados que se someten a servidumbre ellos mismos para liberarse de sus deudas. El sistema tiende cada vez más a exigir un canon en trabajo del arrendatario libre y las prestaciones personales aumentan en el siglo XVI. Sin embargo, los campesinos tienen ante sí posibilidades de fuga hacia Siberia (desde fines del siglo XVI), o, mejor aún, a las tierras negras del sur. El mal endémico fue su desplazamiento continuo, el empeño de los campesinos en cambiar de amo, o a llegar a las tierras vacías de la «frontera» o a probar suerte en el artesanado, la venta ambulante, el pequeño comercio.

Y todo legalmente: según el código de 1497, durante la semana de San Jorge (25 de noviembre), terminados los grandes trabajos, el campesino tenía derecho a abandonar a su señor, a condición de pagarle lo que le debía. Otras fiestas abrían la puerta de la libertad: la Cuaresma, el martes de Carnaval, las Pascuas, Navidad, el día de San Pedro, etcétera. El señor, para impedir estas huidas, usaba los medios a su disposición, incluidos los golpes y el aumento de las indemnizaciones exigibles. Pero si el campesino elegía la huida, ¿cómo obligarlo a volver al redil?

Ahora bien, este desplazamiento campesino ponía en peligro los cimientos de la sociedad señorial, mientras la política del Estado tendía a consolidar esta sociedad para hacer de ella una herramienta adaptada a su propio servicio: cada súbdito tenía su lugar en un orden que fijaba los deberes de unos y otros frente al príncipe. Este, pues, debía poner fin a las escapadas de los campesinos. Para comenzar, las fiestas de San Jorge fueron mantenidas como único plazo de las partidas lícitas. Luego, en 1580, un decreto de Iván IV suspendió «provisionalmente», hasta nueva orden, toda libertad de movimiento. Esta medida provisional iba a durar, tanto más cuanto que la huida campesina continuó, pese a nuevos úcases (24 de noviembre de 1527 y 28 de noviembre de 1601). El resultado fue el código de 1649, que marcó, teóricamente al menos, el punto de no retorno. El úcase proclamaba, en efecto, de una vez por todas, la ilegalidad de cualquier desplazamiento de los campesinos sin el consentimiento del señor y suprimía las prescripciones antiguas que admitían, para el campesino fugitivo, el derecho a no ser llevado de vuelta a su amo después de un plazo que, fijado en un principio en cinco años, fue luego aumentado a quince. Esta vez se suprimió toda prescripción de tiempo: cualquiera que fuese la duración de la ausencia, el fugitivo podía ser obligado a volver con su antiguo señor, con mujer, hijos y bienes adquiridos.

Esta evolución sólo fue posible en la medida en que el zar tomó partido por su nobleza. La ambición de Pedro el Grande —la creación de una flota, un ejército y una administración— exigía la reducción a la obediencia de toda la sociedad rusa, señores y campesinos. Esta prioridad de las necesidades del Estado explica que, contrariamente a su colega polaco, el campesino ruso, después de su total reducción a la servidumbre (en 1649), fuese sometido más al *obrok*, al canon en dinero o en especie (pagado al Estado tanto como al señor), que a la *barshina*[231], la prestación personal. Cuando ésta existió, no pasó, en los peores momentos de la servidumbre, en el siglo XVIII, de tres días a la semana. El pago en dinero de los cánones implicaba, evidentemente, un mercado al cual el campesino siempre tendrá acceso. Además, el mercado explica el desarrollo de la explotación directa del señor de su *dominio* (desea vender su producción) y, no menos, el desarrollo del Estado, ligado a los ingresos monetarios del fisco. Diremos también, según la reciprocidad de las perspectivas, que la aparición precoz de una economía de mercado en Rusia dependió de la apertura de la economía campesina o que determinó esta apertura. En tal proceso, el comercio exterior ruso con Europa (de

cuya insignificancia relativa frente al enorme mercado interior algunos se burlarían) desempeñó un papel, pues la balanza favorable a Rusia inyectó en la economía rusa ese mínimo de circulación monetaria —plata de Europa o de China— sin la cual la actividad del mercado no habría sido posible, al menos al mismo nivel.

El mercado y los aldeanos

Esta libertad de base —el acceso al mercado— explica muchas contradicciones. De una parte, la agravación de la situación del campesino es evidente: en la época de Pedro el Grande y de Catalina II, el siervo se ha convertido en un esclavo, «una cosa» (es el zar Alejandro I quien lo dirá), un bien mueble que su amo puede vender a su antojo; y este campesino está desarmado ante la justicia señorial, que puede condenarlo a la deportación o la prisión; además, está sometido al servicio militar y hasta puede ser enrolado como marino en naves de guerra o barcos mercantes, enviado como obrero a las manufacturas, etcétera. Es por eso, además, por lo que estallan tantas revueltas campesinas, normalmente ahogadas en sangre y torturas. El levantamiento de Pugachev (1774-1775) sólo fue el episodio más dramático de estas tempestades jamás calmadas. Pero, de otra parte, es posible, como pensará más tarde Le Play[232], que el nivel de vida de los siervos rusos haya sido comparable con el de muchos campesinos de Occidente. Al menos para una parte de ellos, pues en una misma propiedad se encuentran siervos casi acomodados junto a campesinos indigentes. Por último, la justicia señorial no fue en todas partes coactiva.

Y es un hecho que hubo escapatorias: la sujeción se acomoda a extrañas libertades. Frecuentemente, el siervo ruso obtiene permiso para ocuparse por su cuenta personal, la mitad del tiempo o en su totalidad, de actividades artesanales; en tal caso, vende él mismo el producto de su trabajo. Cuando la princesa Dashkaw es exiliada por Pablo I, en 1796, a una aldea al norte de la gobernación de Nóvgorod, ella pregunta a su hijo dónde se halla esa aldea y a quién pertenece. Indaga sin éxito. «Finalmente, se encontró, por suerte, en Moscú a un campesino de esa aldea que había llevado [naturalmente para venderlo] un cargamento de clavos de su fabricación»[233]. A menudo, el campesino obtiene también de su amo un pasaporte para ejercer lejos de su casa oficios industriales o mercantiles. Todo ello sin dejar de ser siervo, ni siquiera después de hacer fortuna, y por ende sin dejar de pagar un canon desde entonces proporcional a su fortuna.

Hay siervos que, con la bendición de sus amos, se convierten en buhoneros, mercaderes ambulantes, tenderos en los suburbios, luego en el corazón de las ciudades, o transportistas. Cada invierno, en sus trineos, millones de campesinos llevan a las ciudades los artículos acumulados durante la buena estación. Si por desgracia, como en 1789 y 1790, las nevadas son insignificantes y el transporte por trineo se hace imposible, los mercados urbanos quedan vacíos y aparece el hambre[234]. En el verano, innumerables bateleros surcan los ríos. Y del transporte al comercio no hay más que un paso. En la indagación que realiza a través de Rusia, Pierre Simon Pallas, naturalista y antropólogo, se detiene, en 1768, en Vishnei Volochok, cerca de Tver, «una gran aldea [que] parece una pequeña ciudad —señala—. Debe su crecimiento al canal que une el Tverza con el Msta. Esta comunicación [del] Volga al lago Ladoga es la causa de que casi todos los labradores de este país se hayan dedicado al comercio; de suerte que la agricultura está allí como abandonada» y la aldea se ha convertido en una ciudad, «capital del círculo de este nombre»[235].



El Volga entre Novgorod y Tver (12 de agosto de 1830). Viaje del príncipe Demidoff. (Clisé de la B. N.)

Por otra parte, la tradición antigua de los artesanos rurales que trabajaban para el mercado —los *kustari,* que, desde el siglo XVI, abandonaban, o poco más o menos, el trabajo de los campos— se desarrolló de manera fantástica de 1750 a 1850. Esta enorme producción rural superó ampliamente la del trabajo campesino a domicilio, organizado por los manufactureros[236]. Los siervos incluso supieron tomar parte en la rápida y gran expansión de las manufacturas, favorecida por el Estado desde Pedro el Grande: en 1725, había en Rusia 233 manufacturas; en 1796, a la muerte de Catalina II, había 3.360, sin contar las minas y la metalurgia[237]. Es verdad que estas cifras incluyen minúsculas unidades junto a manufacturas muy grandes. Ello no impide que indiquen con seguridad un potente ascenso. Lo esencial de este empuje industrial no minero se sitúa alrededor de Moscú. Así, al noreste de la capital, los campesinos de la aldea de Ivanovo (propiedad de los Cheremetiev), que habían sido siempre tejedores, terminarán por abrir verdaderas manufacturas de telas pintadas (lino primero, luego algodón), en número de 49, en 1803. Sus beneficios fueron fantásticos e Ivanovo se convirtió en el gran centro textil ruso[238].

No menos espectaculares son las fortunas de ciertos siervos en los negocios. En estos —una particularidad rusa— había relativamente pocos burgueses[239]. Los campesinos se precipitaban, pues, en esta carrera y prosperaban en ella, a veces contra la ley, pero

también con la protección de sus señores. A mediados del siglo XVIII, el conde Munnich, hablando en nombre del gobierno ruso, comprobaba que los campesinos, desde hacía un siglo, «pese a todas las prohibiciones, se han ocupado constantemente en el comercio y han invertido en él sumas considerables», de modo que el crecimiento y «la prosperidad actual» de los negocios «se deben a la competencia, el trabajo y las inversiones de estos campesinos»[240].

Para estos nuevos ricos que, según la ley, siguen siendo siervos, el drama (o la comedia) comienza cuando quieren comprar su libertad. El amo generalmente se hace rogar, sea porque su interés es continuar recibiendo rentas sustanciales, sea porque alimenta su vanidad conservando a millonarios bajo su dependencia, sea porque quiere elevar desmesuradamente el precio del rescate. El siervo, por su parte, para lograr su fin al menor precio, disimula meticulosamente su fortuna y gana bastante a menudo en el juego. Así, en 1795, para liberar a Gratchev, el gran fabricante de Ivanovo, el conde Cheremietev exigió el precio exorbitante de 135.000 rublos, más la fábrica, la tierra y los siervos que poseía Gratchev, es decir, aparentemente, la casi totalidad de su fortuna. Pero Gratchev había ocultado grandes capitales bajo el nombre de comerciantes que actuaban para él. Después de comprar tan cara su libertad, siguió siendo uno de los más grandes industriales de los textiles[241]

Claro que estas grandes fortunas sólo las poseía una minoría. Pero el pulular de los campesinos en el comercio pequeño y medio caracterizó el clima muy particular de la servidumbre en Rusia. Feliz o desdichada, la clase de los siervos no fue relegada a la autosuficiencia aldeana. Permaneció en contacto con la economía del país y halló en ella un posibilidad de vivir y emprender actividades. Además, entre 1721 y 1790, la población se duplicó. Es una señal de vitalidad. Más aún, el número de los campesinos del Estado aumenta hasta el punto de abarcar poco a poco la mitad de la población rural; ahora bien, estos campesinos del Estado son relativamente libres, y a menudo no pesa sobre ellos más que una autoridad teórica.

Por último, lo que se insinúa en el cuerpo enorme de Rusia, no es solamente el metal blanco de Occidente, sino también un cierto capitalismo. Y las innovaciones que éste aporta no son necesariamente progresos; pero bajo su peso el Antiguo Régimen se deteriora. El salariado, que hizo pronto su aparición, se desarrolla en las ciudades, los transportes e incluso en los campos para los trabajos urgentes de la siega del heno o la recolección de las mieses. Los trabajadores que se contratan son a menudo campesinos arruinados que salen a la aventura, se enganchan como braceros o para realizar trabajos duros; o son artesanos que han quebrado y siguen trabajando en el *posad*, el barrio de los obreros, pero por cuenta de un vecino más afortunado; o pobres que se contratan como marineros, bateleros o sirgadores (400.000 *burlaki* solamente en el Volga)[242]. Se organizan mercados de trabajo, como el de Nizhni-Nóvgorod, donde se anuncian los éxitos futuros de este enorme lugar de reunión. En las minas y en las manufacturas, además de los siervos obreros, hacen falta obreros asalariados, que se reclutan entregándoles una prima, con el riesgo, además, de que el contratado desaparezca enseguida silenciosamente.

Pero no pintemos la situación con colores demasiado brillantes ni demasiado sombríos. Se trata siempre de una población habituada a las privaciones, a subsistir en condiciones difíciles. La mejor imagen ¿no es la del soldado ruso, «verdaderamente fácil de alimentar», como se nos explica: «Lleva una pequeña caja de hojalata; tiene un frasquito de vinagre, del que pone unas gotas en el agua que bebe, y cuando encuentra un poco de ajo, lo come con harina que diluye en agua. Soporta el hambre mejor que nadie, y cuando se le distribuye carne, considera esta liberalidad como [una] gratificación»?[243]. Cuando en los almacenes del ejército hay escasez, el zar ordena un día de ayuno y el asunto queda resuelto.

Ciudades que son más bien burgos

Un mercado nacional se perfila precozmente en Rusia, hinchado en la base por los intercambios de los dominios señoriales y eclesiásticos y por los excedentes de la población campesina. El reverso de esta superabundancia de las actividades rurales es quizás la mediocridad de las ciudades. Son burgos más que ciudades, no sólo por sus dimensiones, sino también porque no han llevado muy lejos el desarrollo de funciones propiamente urbanas. «Rusia es una inmensa aldea»[244]: tal es la impresión de los viajeros europeos, sorprendidos por la superabundancia de la economía de mercado, pero también de su nivel elemental. Salida de aldeas, recubre los burgos, que se diferencian poco de los campos vecinos. Los campesinos ocupan los suburbios, acaparan allí lo mejor de la actividad artesanal y organizan en las ciudades mismas un pulular de pequeñas tiendas de artesanos-comerciantes, en número asombroso. Para un alemán, J. P. Kilburger (1674), «hay en Moscú más puestos mercantiles que en Amsterdam o en un principado entero de Alemania». Pero son minúsculos: una decena de ellos cabrían fácilmente en una tienda holandesa. Y a veces son dos, tres o cuatro los minoristas que comparten una, de manera que «el vendedor apenas puede moverse en medio de sus mercaderías»[245].

Estas tiendas, agrupadas según sus especialidades, se extienden en doble fila a lo largo del *radj*, literalmente la «fila», la «hilera». Se podría traducir por *soukh* [*zoco*], pues más que las calles especializadas de la Edad Media occidental, estos barrios de tenderetes apretados recuerdan la disposición de las ciudades musulmanas. En Pskov, 107 fabricantes de iconos alinean sus tiendas en el *ikonnyi riad*[246]. En Moscú, el emplazamiento de la actual Plaza Roja está «lleno de tiendas, igual que las calles que desembocan allí; cada oficio tiene la suya y su barrio, de modo que los comerciantes de seda no se mezclan con los de paños y telas, ni los orfebres con los talabarteros, los zapateros, los sastres, los peleteros y otros artesanos. [...] Hay también una calle donde se venden solamente imágenes de sus Santos»[247] Un poco más allá, sin embargo, se encuentran tiendas más grandes, los *ambary*, en verdad tiendas mayoristas, pero que practican igualmente la venta al por menor, Moscú tiene también sus mercados, e incluso sus mercados especializados, y hasta mercados de pulgas, donde los barberos trabajan al aire libre, entre los muestrarios de ropa vieja, hasta mercados de carne y pescado, de los que un alemán dice que «antes de verlos, se los huele. [...] ¡Su hedor es tal que todos los extranjeros deben taparse la nariz!»[248]. ¡Sólo los rusos parecen no percatarse, se supone!

Más allá de estas minúsculas actividades del mercado, existen intercambios de gran aliento. A escala nacional, son impuestos por la diversidad de las regiones rusas, unas deficitarias en trigo, en madera, otras en sal. Y los productos de importación o el comercio de pieles atraviesan el país de un estremo al otro. De este comercio que da origen a la fortuna de los *gosti* y más tarde de otros grandes negociantes, los verdaderos motores son las ferias, más que las ciudades. Hay, quizás, de 3.000 a 4.000 en el siglo XVIII[249], o sea, de diez a doce veces más que ciudades (273 ciudades, se dice, en 1720). Algunas, que recuerdan a nuestras ferias de Champaña, tienen como función unir regiones tan alejadas unas de otras como, antaño, Italia y Flandes. Entre estas ferias tan grandes[250], se cuentan Arjánguelsk, en el vasto norte, que alterna hacia el sur con la feria muy activa, «una de las más considerables del Imperio»[251], de Sol'vycegodskaia; Irbit, que controla el camino hacia la Siberia de Tobolsk; Makar'ev, primer esbozo del enorme lugar de cita de Nizhni-Novgorod, que sólo adquirirá todo su empuje en el siglo XIX; Briansk, entre Moscú y Kíev; Tijim, en las cercanías del Ladoga,

en dirección al Báltico y Suecia. No son instrumentos arcaicos, sin más, pues en Europa Occidental las ferias florecieron hasta el siglo XVIII. Pero lo que constituye un problema, en Rusia, es la relativa insignificancia de las ciudades con respecto a las ferias.

Otro indicio de esa falta de madurez urbana es la ausencia de un crédito moderno. Y por ende el imperio, en las ciudades y los campos de una usura de inimaginable dureza: al menor incidente, todo entra en el engranaje, incluso la libertad y la piel de los hombres. Pues «todo se presta [...], dinero, víveres, vestidos, materias primas, simientes»; todo se da en prenda: taller, tienda, tenderete, casa de madera, jardín, campo o parcela de campo e incluso la tubería que forma el equipo de un pozo de sal. Inverosímiles tasas de interés son corrientes: para el préstamo de un comerciante ruso a otro comerciante ruso, en Estocolmo, en 1690, la tasa de interés es del 120% para nueve meses, o sea más del 13% mensual[252]. En el Levante, donde la usura campea entre prestamistas judíos o musulmanes y solicitantes cristianos, las tasas, en el siglo XVI, sólo llegan al 5% mensual. ¡Qué moderación! La usura, en Moscovia, es el medio de acumular por excelencia. Y el beneficio previsto por el contrato cuenta menos que la incautación de la prenda, de la propiedad, del taller o de la rueda hidráulica. Es una razón suplementaria para que la tasa de interés sea tan elevada y los plazos de reembolso tan estrictos: todo está calculado para que el contrato sea imposible de cumplir y, finalmente, la presa sea cogida sin remisión.

Una economía-mundo, pero, ¿qué economía-mundo?

Esta enorme Rusia, pese a sus formas arcaizantes todavía, es sin ninguna duda una economía-mundo. Si nos situamos en su centro, en Moscú, no solamente da testimonio de cierto vigor, sino también de cierta potencia de dominación. El eje norte-sur del Volga es una línea divisoria decisiva, como en la Europa del siglo XIV la «dorsal» capitalista de Venecia a Brujas. Y si imaginamos un mapa de Francia agrandado a la escala rusa, Arjánguelsk sería Dunquerque; San Petersburgo, Ruán; Moscú, París; Nizhni-Nóvgorod, Lyon; Astrakán, Marsella. Más tarde, la terminal sur será Odessa, fundada en 1794.

Economía-mundo en expansión que lleva sus conquistas a las periferias casi vacías, Moscovia es inmensa, y es esta inmensidad lo que permite clasificarla entre los monstruos económicos de primera magnitud. No se equivocan los observadores extranjeros que a menudo ponen de relieve este carácter dimensional fundamental. Esta Rusia es tan vasta, dice uno de ellos, que, en el momento culminante del verano, «en un extremo del Imperio la luz del día dura 16 horas y en el otro 23 horas»[253]. Tan vasta, dice otro, con las 500.000 leguas cuadradas que se le atribuyen[254], «que todos los habitantes [del mundo] podrían instalarse [allí] comodamente»[255]. Pero es probable, prosigue el informador, que «no encontrasen lo suficiente para la subsistencia».

Forzosamente, en este marco, los viajes y desplazamientos se alargan, se hacen interminables, inhumanos. Las distancias retrasan y complican todo. Los intercambios tardan años en concluirse. Las caravanas oficiales que salen de Moscú hacia Pekín van y vuelven en tres años. En su interminable marcha, deben atravesar el desierto de Gobi, o sea, 4.000 verstas por lo menos, es decir, alrededor de 4.000 km[256]. Un comerciante que ha hecho varias veces el viaje, para tranquilizar a dos padres jesuitas que lo interrogan (1692), afirma que la aventura no es más penosa que la travesía de Persia o de Turquía[257]. ¡Como si ésta no fuese enormemente difícil! En 1576, un testigo italiano decía, a propósito del Estado de Shah Abbas[258], *«che si camina quatro mesi continui*



El comerciante de «piroshki» (pasteles de carne, muy populares en Rusia). Grabado de K. A. Zelencow, siglo XVIII, «Pregones de Petersburgo». (Foto Alexandra Skarzynska.)

nel suo stato» para atravesarlo. Sin duda, el trayecto Moscú-Pekín se hace más lentamente aún: hasta el Baikal era menester usar trineos, y más allá caballos o caravanas camelleras. Y contar también con las pausas necesarias, con la obligación brutal «de invernar en el lugar».

Las mismas dificultades se presentan en la dirección norte-sur, desde el Mar Blanco al mar Caspio. En 1555, después de partir de Arjánguelsk, unos ingleses llegaron, es verdad, a los mercados de Irán. Pero el proyecto, tantas veces acariciado, de hacer por detrás el comercio de las especias del Océano Indico atravesando el «istmo ruso» de norte a sur, ignoraba en demasía las dificultades reales de la operación. Sin embargo, todavía en 1703, la noticia quizás prematura de la recuperación de Narva por los rusos[259] excitaba la imaginación en Londres: ¡nada más simple que, a partir de este puerto, atravesar Rusia, llegar al Océano Indico y hacer la competencia a las naves de Holanda! Sin embargo, en varias ocasiones los ingleses fracasaron en la aventura. Por el decenio de 1740, llegaron a instalarse en las márgenes del Caspio, pero la indispensable autorización del zar, otorgada en 1732, les fue retirada en 1746[260].

Este espacio, que subtiende la realidad de la economía-mundo rusa, y le da realmente su consistencia, tiene también la ventaja de protegerla contra intrusiones extrañas. Por último, permite la diversificación de la producción y una división del trabajo más o menos diversificada, de una zona a otra. La economía-mundo rusa prueba también su realidad por la existencia de vastas periferias: hacia el sur, en dirección al Mar Negro[261]; en dirección a Asia, con los fantásticos territorios de Siberia. Esta última, que nos fascina, bastará como ejemplo.

Inventar Siberia

Si Europa «inventó» América, Rusia debió «inventar» Siberia. Una y otra fueron desbordadas por la enormidad de su tarea. No obstante, Europa está ya, a comienzos del siglo XVI, en un punto alto de su potencia, y América se suelda a ella por caminos privilegiados, los del Océano Atlántico. Rusia, en el siglo XVI, es todavía pobre en hombres y en medios, y la vía marítima entre Siberia y Rusia, utilizada antaño por Nóvgorod la Grande, es poco cómoda: es la vía subpolar, que llega al amplio estuario del Obi y durante meses está cubierta por los hielos. El gobierno del zar finalmente la prohibirá, por el temor de que el contrabando de pieles siberianas encuentre en ella facilidades demasiado grandes[262]. De modo que Siberia se une al «hexágono» ruso exclusivamente por los interminables caminos de tierra que los Urales afortunadamente no interrumpen.

En 1583, esa unión, iniciada mucho tiempo atrás, se afirma con la marcha del cosaco Ermak al servicio de los hermanos Stroganov, comerciantes y fabricantes que habían recibido de Iván IV grandes concesiones de tierras más allá de los Urales, «con derecho a apostar allí cañones y arcabuces»[263]. Es el comienzo de una conquista relativamente rápida (100.000 km² por año)[264]. En un siglo, de etapa en etapa, en búsqueda de pieles, los rusos se apoderan de las fuentes del Obi, del Yenisei, del Lena y chocan, en las orillas del Amur, con los puestos chinos (1689). Kamchatka será ocupada entre 1695 y 1700, y, a partir del decenio de 1740, más allá del estrecho de Behring, descubierto en 1728, en Alaska surgieron los primeros establecimientos rusos[265]. A fines del siglo XVIII, un informe señala la presencia en esta tierra americana de doscientos cosacos que recorren el país y se esfuerzan para «acostumbrar a los americanos a pagar el tributo», un tributo, como el de Siberia, en pieles de martas cebellinas o de zorros. Y añade: «Las vejaciones y las crueldades que los cosacos cometen en Kamchatka no tardarán, sin duda, en introducirse en América»[266].

Preferentemente, el avance ruso se había realizado de este lado del bosque siberiano, en las estepas del sur, donde, hacia 1730, la frontera se establecerá en las orillas del Irtys, afluente del Obi, hasta las estribaciones del Altaï. Se trata de un verdadero *limes,* una frontera continua defendida por los cosacos, a diferencia de la ocupación ordinaria y puntual del espacio siberiano, sembrado de pequeños fortines de madera *(ostrugi).* Y esta frontera esencial, tal como se perfila hacia 1750, se mantendrá hasta el reinado de Nicolás I (1825-1855)[267].

En total, es una superficie fabulosa, conquistada al principio por algunos movimientos espontáneos, por aventuras individuales, de acuerdo con un proceso independiente de las voluntades y los planes oficiales; voluntades y planes llegarán más tarde. Incluso hubo una palabra genérica para designar a esos primeros y oscuros obreros de la conquista: los *promyslenniki,* cazadores, pescadores, criadores de ganado, tramperos, artesanos y campesinos, «hacha en mano y un saco de simientes sobre la espalda»[268]. Sin contar los auténticos aventureros, a quienes las gentes temen y reciben mal, disidentes religiosos, mercaderes no necesariamente rusos y, por último, deportados, a partir de fines del siglo XVII. En total, es una inmigración irrisoria, considerando la inmensidad siberiana, a lo sumo de 2.000 personas por año en promedio, para instalar en los bordes meridionales del bosque —el bosque blanco de los abedules, en oposición al bosque negro de las coníferas del norte— un campesinado disperso que tiene la inapreciable ventaja de ser casi libre. En los suelos ligeros, el arado común de reja de nochizo o de haya es suficiente para el cultivo de algunos campos de centeno[269].

El poblamiento ruso eligió, evidentemente, los suelos fértiles, las orillas de los ríos

con peces, y rechazó a las poblaciones primitivas hacia las estepas desérticas del sur o hacia los densos bosques del norte: en el sur, los turco-tártaros, luego los kirguizes de las orillas del Caspio hasta los pueblos mongólicos (así, los asombrosos y combativos buriatos de la región de Irkutsk, donde se construyó un fuerte contra ellos, en 1662); en el norte, los samoyedos, los tunguses y los yakutos[270]. De un lado, hacia el sur, las tiendas de campaña de fieltro, los desplazamientos a través de la estepa de una vida pastoril de gran radio y caravanas mercantiles; del otro, hacia el norte, cabañas de madera en densos bosques, la caza de animales de piel, en la que el cazador utiliza a veces la brújula para encontrar su camino[271]. Los viajeros europeos metidos a etnógrafos, han multiplicado sus observaciones sobre estos pueblos desdichados, arrojados a los medios naturales desfavorables. «Los tunguses del Ona —señala Gmelin el Tío— hablan casi todos la lengua rusa y llevan también vestimenta rusa, pero es fácil distinguirlos por su talla y por las figuras que se dibujan en el rostro. Sus hábitos son de los más simples; no se lavan jamás, y cuando van a la taberna, se ven obligados a llevar sus vasos, pues no se los dan. Además de los signos por los cuales se los distingue de los rusos, es aún más fácil reconocerlos por el olor»[272].

Cuando termina el siglo XVIII, Siberia tiene un poco menos de 600.000 individuos, incluidos los indígenas, fáciles de dominar, dada su indigencia y su escaso número, e incluso se los puede incorporar a las exiguas tropas que custodian los fortines. A menudo son utilizados para los trabajos penosos: sirga de los barcos, transportes, minas. En todo caso, proveen a los puestos de pieles, caza o mercancías provenientes del sur. Los pocos esclavos adquiridos entre los mongoles y los tártaros —vendidos de ordinario en el mercado de Astrakán[273]— y los que se venden en los mercados siberianos de Tobolsk o de Tomsk, no representan más que un aporte insignificante. Nada comparable a lo que sucede en la América esclavista o incluso en algunas regiones de Rusia.

Los transportes indispensables no son nunca fáciles. Los ríos, que van del sur al norte, están cubiertos durante meses por hielos y tienen terroríficos deshielos en primavera; los transportes por tierra de barcos de fondo plano *(strugi)* permiten, en verano, pasar de una cuenca a otra por pasos bajos privilegiados, donde a veces florecerán ciudades, insignificantes en sus comienzos, como las que los europeos crearon en el interior del Nuevo Mundo. Pese a los fríos intensos, el invierno es relativamente favorable a los transportes, por las facilidades que brindan los trineos: «Llegó en los últimos trineos —dice la *Gazette de France* del 4 de abril de 1772, transmitiendo una noticia de San Petersburgo— una cantidad considerable de lingotes de oro y plata provenientes de las minas de Siberia [sin duda, de la región de Nerchinsk] y de las montañas de Altaï»[274].

Ante esta lenta germinación, el Estado Ruso tuvo tiempo de tomar poco a poco sus precauciones, de imponer sus controles, de situar sus destacamentos de cosacos y sus oficiales activos, aunque fuesen prevaricadores. El control de Siberia se asienta, en 1637, con la creación en Moscú del departamento *(prikaz)* siberiano, una especie de ministerio que concentra en sus atribuciones el conjunto de los asuntos del Este colonial, algo semejante, después de todo, al *Consejo de Indias* y a la *Casa de la Contratación* de Sevilla. Su función es, al mismo tiempo, organizar la administración siberiana y reunir las mercancías necesarias para el comercio del Estado. No se trata todavía de metales preciosos, que corresponden a un tardío ciclo minero: las minas de plata aurífera de Nerchinsk fueron descubiertas en 1691 y, explotadas por empresarios griegos, hicieron su primera entrega de plata en 1704 y de oro en 1752[275] La producción siberiana, pues, se limitó durante mucho tiempo a fantásticas cantidades de pieles, «el oro blando», sobre el cual el Estado ejerce una estricta vigilancia: los tramperos, indígenas o rusos, y los comerciantes pagan tributos o impuestos en pieles y éstas son reunidas y revendidas por el *prikaz*, en China o en Europa. Pero aparte de que él mismo paga a menudo en

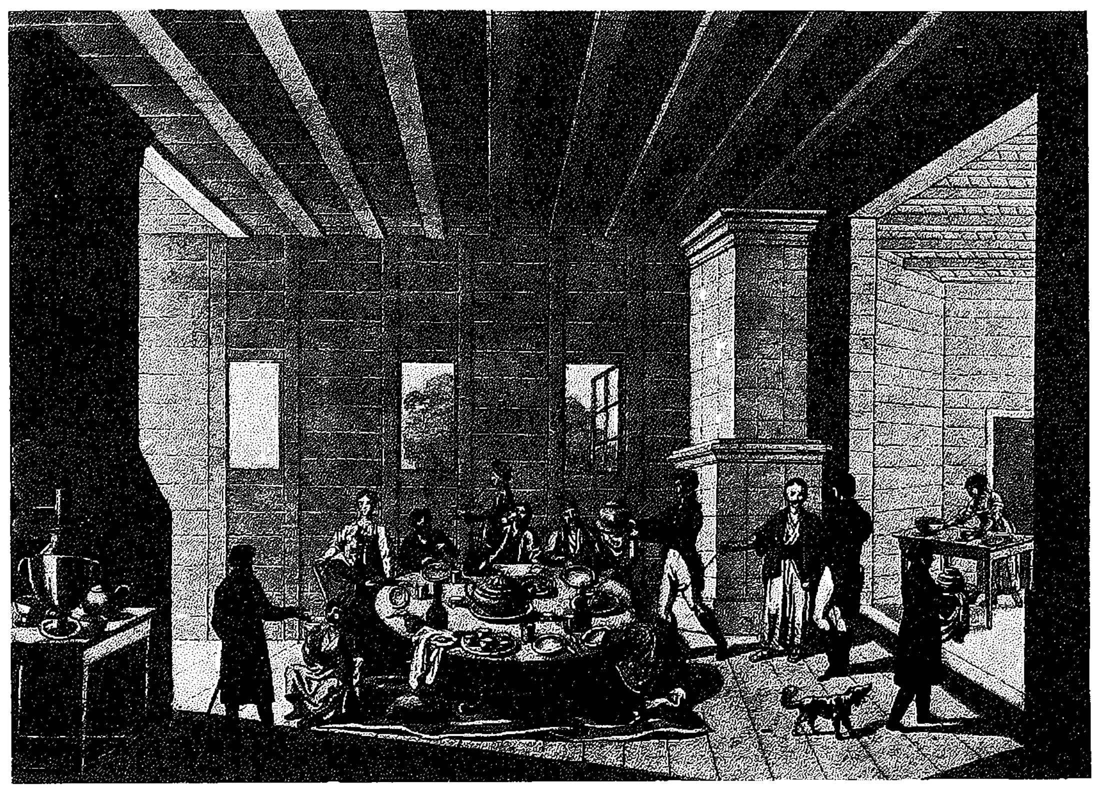
la misma moneda (conservando sólo las pieles más bellas), el Estado no llega a controlar todo lo que proporcionan los cazadores. Pieles siberianas pasadas de contrabando se venden en Gdansk o en Venecia más baratas que en Moscú. Y, naturalmente, el contrabando es más fácil aún en dirección a China, gran compradora de pieles, nutrias marinas, martas cebellinas, etcétera. Así, de 1689 a 1727 marcharon en dirección a Pekín 50 caravanas de comerciantes rusos, de las que sólo una decena eran oficiales[276].

Pues el dominio de Siberia está lejos de ser perfecto. Todavía en 1770, según testimonio de un contemporáneo (un exiliado polaco a quien sus aventuras llevarán más tarde hasta Madagascar), «entra [hasta] en las ideas políticas del gobierno [ruso] el cerrar los ojos ante esta contravención [entiéndase el contrabando]: sería demasiado peligroso provocar a los siberianos a la revuelta. El más leve problema levantaría en armas a los habitantes; y si las cosas llegasen a ese extremo, Siberia se perdería totalmente para Rusia»[277]. Benyowski exagera; de todas maneras Siberia no puede escapar a Rusia. Su prisión es el estadio primitivo de su desarrollo, que revelan lo barato de la vida en sus ciudades nacientes, la casi autarquía de muchas de sus regiones y el carácter en cierto modo artificial de sus intercambios a larga distancia, que sin embargo crean obligaciones en cadena.

En efecto, fuese cual fuese la duración y la lentitud de sus intercambios, ellos se impulsan unos a otros. Las grandes ferias de Siberia —Tobolsk, Omsk, Tomsk, Krasnoiarsk, Yeniseisk, Irkutsk y Kiatka— se corresponden. Una vez que sale de Moscú, el comerciante ruso que llega a Siberia se detiene en Macarek, en Irbit y luego en todas las escalas siberianas, con idas y venidas entre ellas (por ejemplo, entre Irkutsk y Kiatka). En total, el periplo dura cuatro años y medio, con pausas prolongadas; en Tobolsk, «las caravanas de kalmukos y burkaskis... se quedan todo el invierno»[278]. Resultan de ello prolongados amontonamientos de hombres, de animales de tiro, de trineos donde perros y renos son enganchados juntos, salvo si se levanta el viento; entonces se iza la vela y los animales siguen al «buque», que marcha solo. Estas ciudades-etapa, con sus tiendas, son lugares de confluencia y de placeres. La multitud de los parroquianos es «tan densa en el mercado de Tobolsk que es difícil atravesar[la]»[279]. En Irkutsk, son muchas las tabernas donde la gente se embriaga concienzudamente durante la noche.

Así, las ciudades y ferias de Siberia son animadas por una doble red de intercambios: la del gran comercio —mercancías rusas y europeas por mercancías de China, e incluso de la India y de Persia—; la de los productos locales (pieles, sobre todo) por las provisiones necesarias para todas estas aglomeraciones perdidas en la inmensidad siberiana y que tienen necesidad de carne, de pescado, de harina y del sacrosanto vodka, que conquistó con extrema rapidez el Asia septentrional —sin él, ¿quién soportaría el exilio? Naturalmente, cuanto más nos alejamos hacia el este o hacia el norte, tanto más se abre el abanico de los precios. En Ilimsk, mucho más allá de Irkutsk, capital de la provincia siberiana del mismo nombre, se realiza una especie de feria de las pieles, que se cambian por algunos productos del oeste. Del intercambio de estos productos, en 1770, el comerciante obtiene el 200% de beneficio, y dobla este beneficio revendiendo las pieles en China. En el mismo lugar, una libra de «pólvora para disparar» cuesta tres rublos; una libra de tabaco, un rublo y medio; diez libras de mantequilla, seis rublos; un barril de aguardiente de dieciocho pintas, cincuenta rublos; cuarenta libras de harina, cinco rublos. En cambio, una piel de marta cebellina cuesta solamente un rublo; una piel de zorro negro, tres rublos; una piel de oso, medio rublo; cien pieles de conejo blanco, un rublo; veinticuatro pieles de armiño, un rublo, y el resto por el estilo. ¿Cómo no enriquecerse con estos precios[280]? Sobre la frontera de China, el castor «es estimado en el cambio a 80 ó 100 rublos»[281].

Pero sin ese atractivo del dinero, ¿qué comerciante se arriesgaría por esas regiones infernales, sin caminos, donde son de temer los animales salvajes y no menos los me-



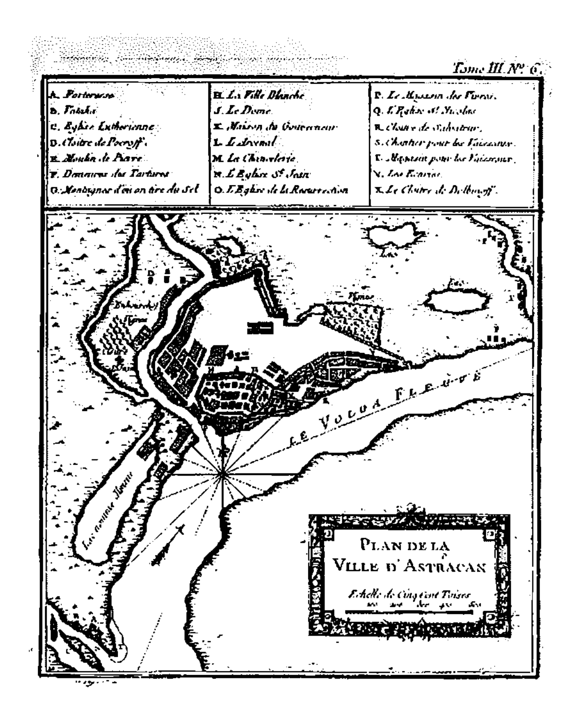
Reunión de comerciantes rusos y chinos en el «burgomaestre» (gorodnitski) *de Kiajta, ciudad donde se realizan las ferias ruso-chinas. Tomado de Ch. de Rechberg,* Peuples de la Russie, *París-Petersburgo, 1812, t. I. (Clisé de la B.N.)*

rodeadores, donde los caballos revientan, donde los últimos fríos se sienten todavía en junio y los primeros ya en agosto[282], donde los trineos de madera se rompen fácilmente y, sorprendidos por las nevadas, no pueden escapar a quedarse mortalmente sepultados? Simplemente alejarse de la pista endurecida por los transportes es correr el riesgo de hundirse en la nieve blanda, donde los caballos desaparecen hasta el cuello. Y para complicar aún más todo, desde el decenio de 1730 las pieles de América del Norte compiten con «el oro blando» de Siberia, donde un «ciclo» termina, o al menos decae. Es entonces cuando comienza el ciclo minero y se construyen presas, ruedas de molino, martinetes, fraguas y hornos. Pero ni los negros ni los indios están a disposición de esta América imperfecta que es el Asia del Norte. La mano de obra rusa y siberiana, más forzada que voluntaria, en verdad, resolverá el problema. Una extraña, una fantástica, avalancha hacia el oro se organiza durante los cincuenta primeros años del siglo XIX. Las imágenes son obsesivas: búsquedas enloquecidas de aluviones auríferos a lo largo de los ríos, a los que se remonta; marchas interminables a través de la *taiga* cenagosa; reclutamiento de obreros, para los cuatro meses de actividad estival, entre los deportados y los campesinos. Estos obreros son encerrados, vigilados, y apenas se los libera gastan todo su dinero en los despachos de alcohol; entonces no hay otra solución, después de una invernada difícil, que volver a los reclutadores, para recibir las primas de adelanto y los víveres necesarios para el largo viaje de regreso a la mina[283].

Inferioridades y debilidades

No todo es sólido y perentorio en la expansión rusa. La hazaña es asombrosa, pero llena de fragilidades. Las debilidades de la economía-mundo rusa se observan hacia el norte y hacia el oeste, frente a los países de Occidente, lo que va de suyo, pero también al sur, desde los Balcanes y el Mar Negro hasta el Pacífico, frente a la doble presencia de los universos musulmán y chino.

Bajo la dirección de los manchúes, China se revela como un mundo políticamente poderoso, agresivo y conquistador. El Tratado de Nerchinsk (1689) significó, de hecho, el freno de la expansión rusa en la cuenca del Amur. Luego las relaciones ruso-chinas empeoraron francamente y, en enero de 1722, los comerciantes rusos fueron expulsados de Pekín. La situación se restablecerá con el doble tratado de Kiatka (20 de agosto y 21 de octubre de 1727), que delimitaba la frontera mongol-siberiana y establecía al sur de Irkutsk, sobre la frontera misma, una feria chino-rusa que absorberá lo esencial de los intercambios, pese al mantenimiento por un tiempo de algunas caravanas oficiales[284] que llegan a Pekín. Esta evolución favorece a China, que, así, ha rechazado a los comerciantes rusos lejos de su capital, más allá de Mongolia, y que ha aumentado sus exigencias. El oro chino, en láminas o en lingotes, ya no se cambia más por metal blanco. Y en 1755 los rusos de la caravana son detenidos y colgados en Pekín[285]. Ciertamente, la feria de Kiatka todavía florecerá, pero la penetración de los rusos en la esfera china se detuvo.



Plano de la ciudad de Astrakán, en 1754. Atlas marítimo, *III, 1764, B. N. Ge. FF 4965. (Clisé de la B. N.)*

La situación es diferente con respecto al Islam, escindido y debilitado por las divisiones políticas: Imperio Turco, Persia, Imperio del Gran Mogol. No hay un frente político continuo desde el Danubio hasta el Turquestán. En cambio, las redes mercantiles son allí antiguas, sólidas y casi imposibles de interceptar o desviar. Signo de la inferioridad rusa, los comerciantes de la India, de Irán y de los Balcanes invaden, no hay otra palabra, el espacio ruso; hay comerciantes hindúes en Astrakán y Moscú, armenios en Moscú y Arjánguelsk. Y si estos últimos, a partir de 1710, obtienen privilegios del zar, si éste acepta, en 1732, facilitar a los ingleses el comercio con Persia, a partir de Kazán, era porque los rusos habían sufrido fracaso tras fracaso en el mar Caspio[286]. Los vínculos no son buenos, en esta dirección, más que cuando se apoyan en las comunidades locales de las ciudades-posta esenciales, empezando por Astrakán, que abriga un suburbio tártaro, un barrio armenio, una colonia hindú y una caravana llamada «extranjera», donde se alojarán, por ejemplo, en 1652, dos padres jesuitas deseosos de hacer el viaje a China. De igual modo, en los vínculos con el Mar Negro y los mercados turcos de los Balcanes, inclusive con Estambul, son comerciantes turcos (a menudo de origen griego) los que predominan, junto con algunos comerciantes raguseos.

En todo caso, es a un raguseo, Sava Lukich Vladislavich Raguzinskii, nacido en Bosnia, criado y educado en Venecia y llegado a Rusia en 1703, a quien Pedro el Grande utiliza en sus relaciones con los Balcanes y a quien encargará luego la organización del comercio lejano con Siberia[287] Y en Siberia hay griegos compradores de pieles y empresarios de minas en las regiones del Altaï. El 20 de enero de 1734, cuando se inaugura la feria de Irbit y los caminos de acceso están «llenos de caballos, hombres y trineos [...], vi allí —dice un viajero— griegos, bújaros, tártaros de toda clase. [...] Los griegos tenían sobre todo mercancías extranjeras compradas en Arjánguelsk, como vino o aguardiente de Francia»[288].

La superioridad extranjera es más clara aún del lado de Europa, en beneficio de los comerciantes hanseáticos, suecos, polacos, ingleses y holandeses. En el siglo XVIII, los holandeses, en retirada poco a poco, mal servidos por sus corresponsales locales, quiebran unos tras otros y los ingleses ocupan el primer plano; en las negociaciones de fin de siglo, hablarán como amos. En Moscú, y más tarde en San Petersburgo, frente a los comerciantes extranjeros, raramente pueden rivalizar con ellos los comerciantes moscovitas. ¿No es curioso que, hacia el decenio de 1730, en Siberia, el comerciante más rico, que frecuenta Pekín como agente de las caravanas moscovitas y será más tarde vicegobernador de Irkutsk, Lorents Lange, sea probablemente un danés[289]? De igual modo, cuando se inicie hacia el Mar Negro, después de 1784, el comercio directo de los rusos, se llevará a cabo mediante venecianos, raguseos y marselleses, o sea, una vez más, mediante extranjeros. Y no hablemos de los aventureros, de los «lagartones», de las «gentes sin escrúpulos», que desde antes de Pedro el Grande desempeñan un papel importante en los negocios rusos. Todavía en abril de 1785, desde Pisa, Simón Vorontsov escribía a su hermano Alejandro: «...todos los criminales de Italia, cuando ya no saben qué hacer, dicen públicamente que irán a Rusia para hacer fortuna»[290].

La conclusión se impone: en sus márgenes, el gigante ruso no se ha establecido sólidamente. Desde Pekín, Estambul, Ispahán, Leipzig, Lvov, Lübeck, Amsterdam o Londres, sus intercambios exteriores son eternamente manipulados por otros. Solamente en la extensión de los mercados interiores, en las enormes ferias que salpican el territorio, el comerciante ruso se toma la revancha, sirviéndose a su vez de las mercancías europeas importadas a San Petersburgo o Arjánguelsk como moneda de cambio, hasta Irkutsk y más allá.

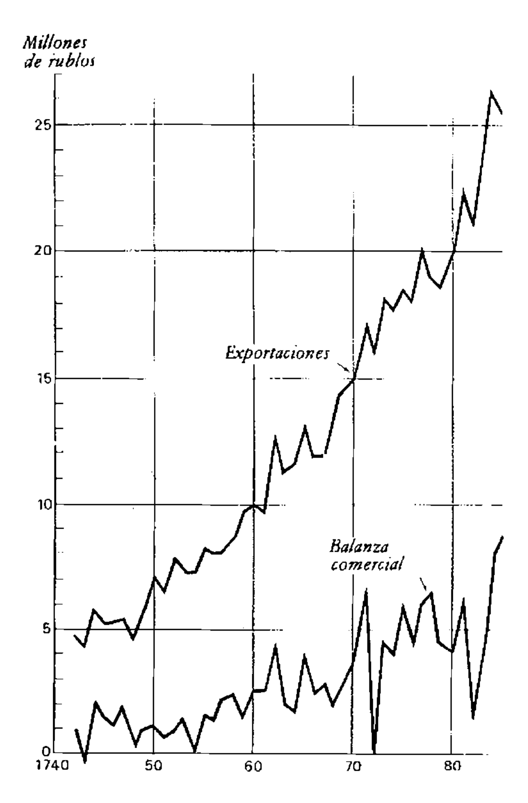
El precio de la intrusión europea

Las victorias militares de Pedro el Grande y sus violentas reformas, según se dice, hicieron «salir a Rusia del aislamiento en que había vivido hasta entonces»[291]. La fórmula no es totalmente falsa ni totalmente justa. Antes de Pedro el Grande, ¿acaso no se inclinaba ya hacia Europa la enorme Moscovia? Y sobre todo la fundación de San Petersburgo, en cuyo beneficio se efectúa el recentrado de la economía rusa, abre una ventana o una puerta al Báltico y a Europa, pero, si por esta puerta Rusia sale mejor de sí misma, Europa, en el sentido inverso, penetra mejor en la casa rusa y, ampliando su parte en los intercambios, conquista el mercado ruso, lo acondiciona en su beneficio y orienta en él lo que puede ser orientado.

Una vez más, se ponen en juego todos los medios que Europa utiliza para asegurar su avance, ante todo la flexibilidad del crédito —comprar de antemano— y la fuerza disuasoria del dinero en efectivo. Un cónsul al servicio de Francia anota, en Elseneur, sobre los estrechos daneses (9 de septiembre de 1748): «Pasan por aquí sumas considerables de dinero, en piezas de ocho de España, en casi todos los barcos ingleses que van a San Petersburgo»[292]. Es que la balanza, observada en San Petersburgo, en Riga o, más tarde, en Odessa (creada en 1794), es siempre favorable a Rusia; las excepciones confirman la regla, en momentos en que el gobierno ruso se lanza, o va a lanzarse, a operaciones exteriores de gran envergadura. El mejor medio de promover el comercio en los países poco desarrollados son las importaciones de metal precioso: los comerciantes de Europa aceptan, en Rusia, la misma «hemorragia monetaria» que en las escalas de Levante o en las Indias. Y con los mismos resultados: una dominación progresiva del mercado ruso en un sistema en el que los verdaderos beneficios se hacen a la vuelta, con ocasión de las redistribuciones y el nuevo empleo de las mercancías en Occidente. Además, por los juegos del cambio en Amsterdam, y más tarde en Londres[293], a menudo se pagará a Rusia con promesas vanas.

Rusia se habitúa, así, a los productos manufacturados, a las mercaderías de lujo de Europa. Habiendo entrado tardíamente en la danza, no saldrá pronto de ella. Sus amos pensarán que la evolución que se produce ante sus ojos es obra suya y la favorecerán, la ayudarán a penetrar allí como una nueva estructura. Verán en ello su ventaja y la ventaja misma de Rusia, convertida a la «Ilustración». Sin embargo, ¿no hubo que pagar por ello un precio demasiado elevado? Es lo que sugiere una memoria escrita, sin duda, por un médico ruso (19 de diciembre de 1765), documento casi revolucionario a su manera, y en todo caso contrario a la corriente. En él se pide un cierre, o casi un cierre, de Rusia a la intrusión extranjera. Lo mejor sería, propone, imitar el comportamiento de las Indias y la China, al menos tal como él se lo imagina: «Estas naciones llevan un comercio inmenso con los portugueses, franceses e ingleses, [los cuales] compran allí todas sus manufacturas y varias materias primas. Pero ni los indios ni los chinos compran la menor producción a Europa, como no sea relojes, quincalla y algunas armas.» Por ello, los europeos se ven obligados a comprar con dinero, «método seguido por estas naciones desde que son conocidas en la historia»[294]. Para nuestro hombre, Rusia debía volver a la simplicidad de los tiempos de Pedro el Grande; desde entonces, ¡ay!, la nobleza se habituó al lujo, que «ha continuado desde hace cuarenta años», agravándose. Temibles entre todas son las naves francesas, poco numerosas, cierto, pero «la carga [de una de ellas], como es toda materia de lujo», iguala, en general, el valor de diez a quince barcos de otras naciones. Si tal lujo continuaba, causaría «la desolación de la agricultura y de las pocas fábricas y manufacturas del Imperio».

Pero, ¿no hay cierta ironía en comprobar que esta memoria «nacionalista», comu-



45. LA BALANZA SIEMPRE POSITIVA DEL COMERCIO RUSO (1742-1785)

Según un documento de los Archivos Centrales de Moscú (Colección Vorontsov, 602-1-59) que da la balanza del comercio ruso por tierra y por mar. Se observan dos caídas breves de la balanza, en 1772 y 1782, a consecuencia, sin duda, de los gastos en armamentos.

nicada a Alejandro Vorontsov, y por ende dirigida a la atención del gobierno ruso, estaba escrita... en francés? Ella da testimonio de la otra vertiente de la intrusión europea, una aculturación que ha cambiado el arte de vivir y la manera de pensar, no solamente de la aristocracia, sino también de una cierta burguesía rusa y de toda la *inteligentsia*, que construye, también ella, la Rusia nueva. La filosofía de la Ilustración, que recorrió Europa, impregnó profundamente los medios dirigentes e intelectuales rusos. En París, la simpática princesa Dashow experimenta la necesidad de disculparse de toda tiranía frente a sus campesinos. A Diderot, que habla de «esclavitud», ella le explica, hacia 1780, que es la rapacidad de los «gobiernos y encargados en las provincias» lo que constituye una amenaza para el siervo. El propietario tiene mucho interés en que sus campesinos sean ricos, «lo cual constituye su propia prosperidad y aumenta sus ingresos»[295]. Una quincena de años más tarde, se felicita de los resultados de su administración en su propiedad de Troitskoé (cerca de Oriel). En 140 años, la población, en general, se ha duplicado, y ninguna mujer quisiera «casarse fuera de mis posesiones»[296].

Pero la influencia europea, al mismo tiempo que ideas, lanzó modas y contribuyó sin ninguna duda a la penetración vigorosa de todo ese lujo vilipendiado por nuestro médico. Rusos ricos y ociosos se embriagan entonces con la vida europea, con los refinamientos y los placeres de París o de Londres, como los occidentales se embriagaron a lo largo de siglos con la civilización y los espectáculos de las ciudades italianas. Simón



El puerto de San Petersburgo en 1778. Grabado según un dibujo de J. B. Le Prince. (Foto Alexandra Skarzynska.)

Vorontsov, quien sin embargo ha gustado y alabado el encanto de la vida inglesa, señala con irritación desde Londres, el 8 de abril de 1803: «Me he enterado de que nuestros señores hacen gastos extravagantes en París. Ese imbécil de Demidoff se ha hecho hacer una vajilla de porcelana de la que cada plato cuesta 16 luises de oro»[297]

A fin de cuentas, no hay nada comparable, sin embargo, entre la situación rusa y la dependencia polaca, por ejemplo. Cuando la Europa económica asalta a Rusia, ésta se halla ya en una vía que protege su mercado interior, el desarrollo propio de sus artesanados, de sus manufacturas instaladas en el siglo XVII[298] y de sus comercios activos. Rusia incluso se ha adaptado a la pre-revolución industrial, al avance general de la producción en el siglo XVIII. Por encargo y con ayuda del Estado, surgen minas, fundiciones, arsenales, manufacturas nuevas de terciopelo y de seda y cristalerías, desde Moscú hasta los Urales[299]. Y en la base, una industria artesanal y doméstica enorme sigue en pie.

En cambio, cuando llegue la verdadera revolución industrial, la del siglo XIX, Rusia marcará el paso y poco a poco se retrasará. No ocurre esto en el siglo XVIII, cuando,

según J. Blum, el desarrollo industrial ruso igualó y a veces superó al del resto de Europa[300].

Todo eso no impide que Rusia mantenga más que nunca su papel de proveedor de materias primas —cáñamo, lino, alquitrán, mástiles de navíos— y de productos alimenticios: trigo, pescado salado. Incluso sucede que las exportaciones, como en Polonia, no corresponden a verdaderos excedentes. Por ejemplo, «en 1775, Rusia permite a los extranjeros la adquisición de trigo, aunque el hambre asolaba a una parte del Imperio»[301]. Además, «la escasez del dinero en efectivo —dice la misma memoria de 1780— obliga al labrador a privarse de lo necesario para pagar los impuestos» (que son recaudados en dinero). Y esta penuria monetaria pesa sobre los propietarios obligados «a comprar generalmente con un año de crédito y a vender al contado sus productos seis meses o un año antes de la cosecha», entregando «los productos a bajo precio para compensar el interés de los adelantos». Aquí, como en Polonia, los adelantos de fondos sobre las cosechas futuras falsean los términos del intercambio.

Tanto más cuanto que los propietarios, los grandes al menos, están al alcance de la mano de los mercaderes de Europa. Fueron desplazados autoritariamente a San Petersburgo, en donde, decía un informe de 1720, «detestan permanecer, porque los arruina, al tenerlos alejados de sus tierras y de su antigua manera de vivir, que prefieren a todas las cosas del mundo, de suerte que si el zar no establece antes de su muerte un sucesor capaz de mantener lo que ha comenzado tan felizmente, sus pueblos recaerán, como un torrente, en su antigua barbarie»[302] La predicción no resultó verdadera; al morir el zar súbitamente, en 1725, Rusia siguió abriéndose a Europa, entregándole cantidades crecientes de materias primas. El 28 de enero de 1819, desde París, Rostopshin escribe a su amigo Simón Vorontsov, siempre en Londres: «Rusia es un buey, al que se come y del que se hacen para otros países pastillas de caldo»[303]. Esto prueba, dicho sea de paso, que se sabía evaporar los caldos de carne para hacer extractos secos antes de Liebig (1803-1873), quien dio su nombre al procedimiento.

La imagen de Rostopshin, aunque excesiva, no es totalmente falsa. Sin embargo, es necesario no olvidar que esas entregas de materias primas a Europa aseguraron a Rusia el excedente de su balanza de pagos y, por consiguiente, un constante aprovisionamiento monetario. Y éste fue la condición para la introducción del mercado en la economía campesina, elemento esencial en la modernización de Rusia y en su resistencia frente a la intrusión extranjera.

EL CASO DEL IMPERIO TURCO

El Imperio Turco recuerda el caso de Rusia, aunque con grandes diferencias. Constituido muy tempranamente, vigoroso desde el principio, es desde el siglo XV una contra-Europa, una contra-cristiandad. Fernand Grenard veía con razón en la conquista turca algo muy diferente de las invasiones bárbaras del siglo V, «una revolución asiática y antieuropea»[304]. Y este Imperio, sin ninguna duda, es, también desde el comienzo, una economía-mundo, heredera de los antiguos vínculos entre el Islam y Bizancio, y sólidamente mantenida por la potencia efectiva del Estado. «El Gran Señor está por encima de las leyes —dice un embajador francés, M. de La Haye (1669)—; da muerte sin formalidades y a menudo sin ningún fundamento de justicia a sus súbditos, se apodera de todos sus bienes y dispone de ellos a su gusto...»[305]. Pero la compensación de este poder despótico fue, por largo tiempo, la *pax turca*, una paz a la romana que cons-

tituía la admiración de Occidente. Fue también una capacidad evidente para mantener dentro de ciertos límites a los indispensables socios europeos. Venecia misma se ve obligada a andarse con rodeos, a hacer compromisos, en Estambul. Penetra sólo hasta el punto en que se la deja penetrar. Solamente cuando la autoridad del Gran Señor decline, la economía-mundo otomana dará signos de desorganización. Aún así, esta «decadencia», de la cual la historiografía habla con exuberancia, fue «menos rápida y menos profunda de lo que generalmente se imagina»[306].

Las bases de una economía-mundo

La primera condición de la autonomía turca es el espacio superabundante: el Imperio Otomano tiene también dimensiones planetarias. ¿Quién, en Occidente, no habrá celebrado su fabulosa extensión, para asombrarse e inquietarse ante ella, a la vez? Giovanni Botero (1591) le atribuye 3.000 millas de costas y señala que de Tauris a Buda hay 3.200 millas, otro tanto de Derbent a Adén y un poco menos de 4.000 de Basora a Tlemcén[307] El sultán reina sobre treinta reinos, sobre el Mar Negro y sobre el Mar Blanco (que nosotros llamamos el Egeo), sobre el Mar Rojo y el Golfo Pérsico. El Imperio de los Habsburgos, en su apogeo, es más vasto aún, pero es un imperio disperso a través del mundo, cortado por inmensos espacios marítimos. En cambio el Imperio de los Osmanlíes es de una sola pieza; es un conjunto compacto de tierras donde el agua intrusa de los mares está como prisionera.

Entre las líneas exteriores del gran comercio internacional, la tierra constituye un haz de relaciones y coacciones permanentes, casi una muralla y también una fuente de riquezas. Es la tierra, en todo caso, la que crea la encrucijada del Oriente Próximo, la cual da la Imperio Turco la fuente viva de su potencia, sobre todo después de la conquista de Siria en 1516 y de Egipto en 1517, que pone fin a su grandeza. En esta época, es verdad, el Próximo Oriente ya no es la encrucijada del mundo por excelencia, como en tiempos de Bizancio y de los primeros triunfos del Islam. En beneficio de Europa han intervenido el descubrimiento de América (1492) y el de la ruta del cabo de Buena Esperanza (1498). Y si Europa, demasiado ocupada en el oeste, no se ha enfrentado con todas sus fuerzas al Imperio Otomano, es porque obstáculos decisivos se han opuesto, por sí solos, a la conquistas del Islam turco, que no se adueñará, más allá de la regencia de Argel, de Marruecos, Gibraltar y el acceso al Atlántico; que no dominará el conjunto del Mediterráneo; y que, al este, no dominará a Persia, barrera infranqueable que lo privó de posiciones esenciales frente a la India y al Océano Indico. C. Boxer sostiene que la batalla de Lepanto (7 de octubre de 1571), que puso fin al dominio otomano sobre el Mediterráneo (iniciado una treintena de años antes por la victoria turca de Prévesa, 1538), y el empuje bélico de Persia con el sha Abbas fueron las razones esenciales de la interrupción de los progresos turcos[308]. Es verdad, pero no hay que subestimar tampoco la presencia portuguesa, que se mofa del Islam en el Océano Indico: pues esa victoria de la *técnica* marítima de Europa contribuyó a impedir que el monstruo turco saliese de manera eficaz del Golfo Pérsico y del Mar Rojo.

La encrucijada del Cercano Oriente, pues, pierde valor, pero está lejos de haber sido reducida a la nada. El precioso comercio de Levante, durante mucho tiempo sin igual, no se suspendió cuando los turcos ocuparon Siria (1516) y Egipto (1517), y las rutas del Mediterráneo próximo no quedaron desiertas. El Mar Rojo y el Mar Negro (éste tan importante para Estambul como las «Indias» para España) siguieron prestando sus servicios. Después de 1630, el desvío por el Atlántico de las especias y la pimienta

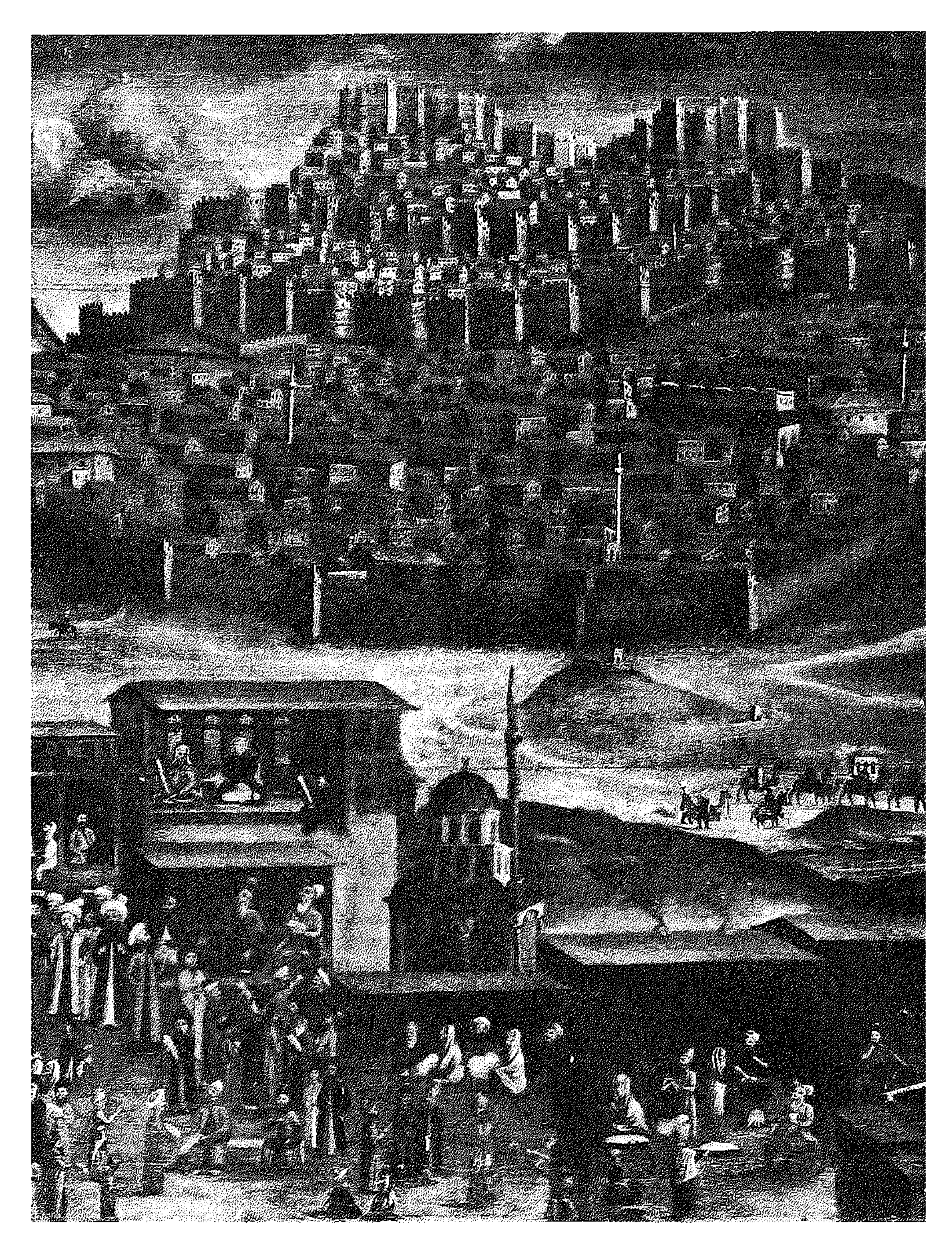
destinadas a Europa parece definitivo, pero las sustituyen la seda, pronto el café, las drogas y, por último, el algodón y las telas de algodón, pintadas o no.

Además, la inmensidad, el espesor, del Imperio le aseguran, dado lo módico de los consumos locales, abundantes excedentes de producción: animales comestibles, trigo, cueros, caballos y hasta textiles... El Imperio Turco, por otra parte, ha heredado las grandes concentraciones y creaciones urbanas del Islam. Está sembrado de ciudades mercantiles, con sus numerosas corporaciones de oficios. Además, casi todas las ciudades de Oriente sorprenden al viajero de Occidente por su actividad y su hormigueo humano: El Cairo, que a su manera es una capital, un gran centro parásito pero también motor; Alepo, en un lugar maravilloso, en medio de tierras fértiles, casi del tamaño de Padua, *«ma senza nessun vacuo e populatissima»* («pero sin ningún vacío y pobladísima»)[309]; incluso Rosetta, «ciudad muy grande, bien poblada y bellamente construida [con] casas de ladrillos, muy elevadas, en dos toesas, por encima de la calle»[310]; Bagdad y su animado centro con «seis o siete calles [...] de tiendas de mercaderes y artesanos de diversos oficios, calles [que] se cierran de noche, unas con puertas, otras con grandes cadenas de hierro»[311]; Tabriz, en los confines de Persia, ciudad «admirable por su grandeza, por su comercio, por la multitud de sus habitantes y por la abundancia de todo lo que es necesario para la vida»[312]. Edward Brown, miembro de la *Royal Society*, con motivo de su visita a Belgrado en 1669, la juzga *«a large, strong, populous and trading city»*[313] Se podría decir lo mismo de casi todas las ciudades turcas de Africa, Asia y los Balcanes (donde son las *ciudades blancas*, por oposición al universo *sombrío* de las aldeas)[314]

Entonces, ¿cómo creer que todas estas ciudades, antiguas rejuvenecidas, o nuevas y a veces más cercanas a los modelos de Occidente, pudiesen prosperar en una Turquía en decadencia? ¿Que lo que en todas partes es considerado como un signo de progreso pueda ser aquí signo de un deterioro?

Es aún mayor el error de reducir la historia económica del Imperio Turco a la cronología solamente de su historia política. Esta es de las menos seguras, a juzgar por las vacilaciones de los historiadores de Turquía. Para uno de ellos[315], el Imperio habría alcanzado su cenit político desde 1550, durante los últimos años de Solimán el Magnífico (1521-1565); para otro, no menos creíble[316], la decadencia se señalaría a partir de 1648 (por ende, un siglo más tarde), pero este año de los Tratados de Westfalia y el asesinato del sultán Ibrahim I es una fecha más europea que turca. Si fuese absolutamente necesario proponer una fecha, yo preferiría la de 1683, inmediatamente después del dramático asedio de Viena (14 de julio-12 de noviembre de 1683), cuando el sultán hace estrangular en Belgrado al gran visir Kan Mustafá, héroe desdichado de la empresa[317]. Pero ningún límite político me parece absolutamente válido. Una vez más, la política no carece de relaciones con la economía, y recíprocamente, pero la «decadencia» de la potencia otomana, cuando hay decadencia, no entraña inmediatamente la de su economía. ¿Acaso la población del Imperio, entre el siglo XVI y el XVII, no creció de manera espectacular, casi duplicándose? En los Balcanes, según Iorjo Tadic[318], la paz turca y la demanda de Estambul dieron origen a un verdadero mercado nacional, o al menos fue un acelerador de los intercambios. Y, en el siglo XVIII, son visibles signos de recuperación.

De hecho, no en vano «los otomanos son dueños, de una parte, de todos los puertos mediterráneos del Islam (excepto los de Marruecos), y, por otra parte, de los puertos que sirven de salidas al Mar Rojo o al Golfo Pérsico»[319], más los del Mar Negro, a los que llegan los tráficos rusos. Los grandes ejes comerciales que atraviesan el Imperio le aseguran, por sí solos, una evidente coherencia. Esos ejes se desplazan, pero se mantienen. En el siglo XV, más que en Estambul, capital pasada que es menester reconstruir, el centro de los tráficos se encuentra probablemente en Bursa, ciudad de comer-



La ciudad y el bazar de Ankara, siglo XVIII. Detalle de una pintura de J. B. Van Mour, artista francés residente en Estambul, 1699-1737. (Rijksmuseum, Amsterdam.)

cio, de tránsito, de oficios activos. El avance turco sobre Siria y Egipto desplazó luego el centro de la economía otomana a Alepo y Alejandría de Egipto, creando así, a lo largo del siglo XVI, una especie de desviación en detrimento de Estambul y del gran espacio otomano que se inclina hacia el sur. Que el centro se desplaza de nuevo en el siglo XVII y se sitúa en Esmirna, es un hecho conocido, no explicado con rigor. En el siglo XVIII, el centrado se hará, me parece, en Estambul. ¿Puede imaginarse, a través de estos episodios mal conocidos desde dentro, que el espacio otomano, constituido en economía-mundo, ha visto sucederse, con los años y las coyunturas, varios centros de gravedad?

Hacia 1750, un poco antes o un poco después, Estambul recupera la primacía económica. Las tarifas aduaneras de la gran ciudad, enviadas para información a Moscú en 1747, no son una prueba, en sí misma, de la importancia de los tráficos. Pero tienen la particularidad de distinguir entre las mercancías «mencionadas en la antigua tarifa» y las mercancías añadidas en 1738 y más tarde. Las listas de productos importados son interminables: textiles muy numerosos, cristales, espejos, papel, estaño, azúcar, madera de Brasil y de Campeche, cerveza de Inglaterra, mercurio, todo tipo de drogas y especies, índigo de las Indias, café, etcétera. Entre los *nuevos* productos, se cuentan otras clases de textiles, paños, sedas, telas, provenientes de Francia, Inglaterra y Holanda; acero, plomo, pieles, indianas, índigo de Santo Domingo, «café de cristiandad», con una gran diversidad de calidades. A la salida, la lista es más corta y enumera las exportaciones clásicas de Constantinopla, cueros de búfalo, cueros de «buey negro», tafiletes, pieles de zapa, pieles de cabra y de camello, cera; solamente se añadirán algunos artículos, camelotes finos, seda o «pelo de cabra trabajado para peluca». Son, pues importaciones cada vez más numerosas y variadas, de países lejanos, sobre todo en Europa, que envían a Constantinopla artículos de lujo e incluso productos del nuevo mundo. Pocas variaciones, en cambio, en las exportaciones[320]. Un largo informe francés sobre el comercio de Levante corrobora esta impresión: «Los barcos [franceses] —se nos dice— llevan a Constantinopla más mercancías que a las restantes escalas de Levante. Su cargamento está compuesto de paños, especias, azúcares, tinturas y otros diversos productos. El valor de estas mercancías no puede gastarse en Constantinopla porque los comerciantes franceses no adquieren allí más que pieles bastardas, sargas y felpas, cueros con pelo, telas pintadas, un poco de cera, madera y pieles de zapa. Se hace pasar a las otras Escalas el excedente de los fondos mediante letras de cambio que los negociantes franceses de Esmirna, Alepo y Seyda entregan a los Bajás que deben hacer remesas financieras al Tesoro del Gran Señor»[321]. Constantinopla es, pues, una plaza de cambios, de trueque de monedas con fuertes porcentajes de beneficio, un gran centro de consumo; por el contrario, la exportación es más activa, en general, en las otras Escalas de Levante.

El lugar de Europa

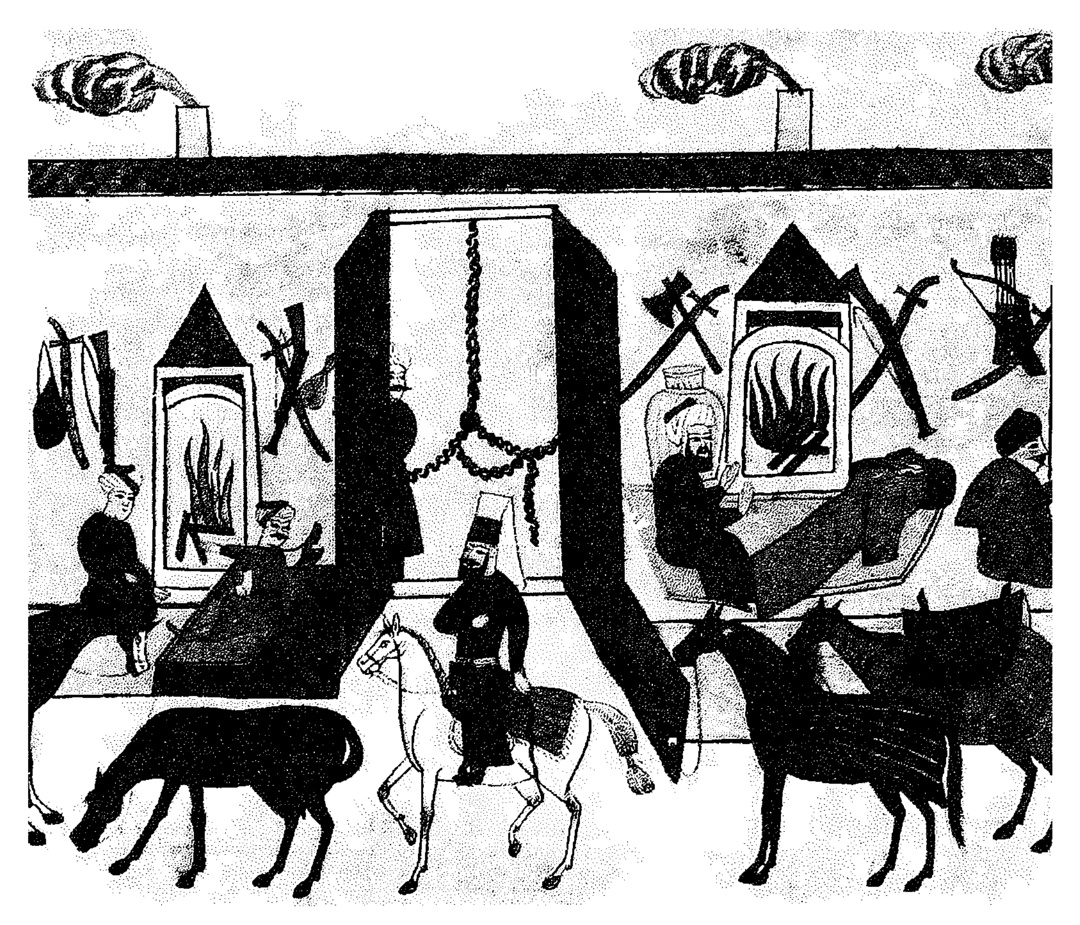
Pero la cuestión que es menester plantear es la del lugar relativo del comercio europeo en la masa de los intercambios turcos. A menudo, sólo roza a la economía otomana o no hace más que atravesarla. La verdadera economía del espacio turco, elemental y vigorosa, se sitúa a ras del suelo. Traian Stoyanovitch la califica con el bonito nombre de *economía de bazar;* entendamos por esto una economía de mercado articulada alrededor de las ciudades y de las ferias regionales, y donde el intercambio, fiel a las reglas tradicionales, sigue estando, según Tr. Stoyanovitch, bajo el signo de la buena

fe y la transparencia. Todavía en el siglo XVIII el crédito funciona mal, fuera de una usura activa en todas partes, incluso en los campos. Sin embargo, ya no se está, sin duda, en tiempos de Belon du Mans, quien señalaba, hacia 1550: «Todas las cosas en Turquía se hacen con dinero contante y sonante. Por ello, no hay tanto papelucho, ni anotaciones [*brouillarts*[322]] de deudas a crédito ni papeles de inferior calidad; y de vecino a vecino, en todas las mercancías vendidas al detalle, no se da más crédito que si fuesen totalmente extraños a Alemania»[323]. Sin embargo, esta situación antigua sobrevive en parte, aunque los comerciantes occidentales hagan adelantos sobre las mercancías a los revendedores, aunque el saldo positivo de sus ventas en Constantinopla les permita, como hemos dicho, vender en Esmirna o Alepo letras sobre Constantinopla. En conjunto, subsiste cierto arcaísmo en el intercambio, uno de cuyos signos sigue siendo la modicidad desconcertante de los precios, con respecto a Europa Occidental. En Tabriz (1648), «se compraba por un sueldo todo el pan que un hombre podía comer en una semana»[324]. Según la *Gazette d'Amsterdam* (13 de diciembre de 1672), en Kaminiec, arrebatada por los turcos, «se podía tener un caballo por 4 rixdales y un buey por 2»[325]. Alrededor de Tokat, en Asia Menor, Gardane, en 1807, ve «habitantes vestidos como los antiguos patriarcas y, como ellos, hospitalarios. Se apresuran a ofreceros sus casas y alimento, y quedan muy asombrados cuando se les ofrece dinero»[326].

Es que el dinero, nervio del comercio occidental, no hace más que atravesar el espacio turco. Una parte va al Tesoro ávido del sultán, otra anima los intercambios de la capa mercantil superior y el resto se evade masivamente hacia el Océano Indico. Occidente halla la mayor comodidad para servirse de su superioridad monetaria en los mercados de Levante. Incluso juega, según las coyunturas, con la moneda misma, es decir, con las relaciones variables entre el oro y la plata, o con la preferencia otorgada a ciertas piezas, los reales de plata españoles, por ejemplo, y más aún con el cequí de oro de Venecia, siempre sobrevalorado en el Levante. Hacia 1671, el director de la *Zecca* veneciana[327] observa que, si se compra en Venecia un cequí de oro a 17 libras venecianas, o un *ongharo*[328] a 16 libras, al revenderlos en Constantinopla, se ganará el 17,5% sobre la primera pieza y el 12% sobre la segunda. El beneficio sobre el cequí será hasta del 20% algunos años más tarde[329]. A fines del siglo XVI, un tráfico fructífero consistía en hacer pasar clandestinamente oro de Turquía a Persia[330]. Y cuando Venecia ve disminuir sus tráficos comerciales en Oriente, en los siglos XVII y XVIII, seguirá acuñando cequíes para volcarlos en Levante, manera de asegurarse con beneficios sustanciales los reembolsos que necesita.

De igual modo, a fines del siglo XVIII, Marsella ya casi no exportaba mercancías al Próximo Oriente, sino piezas de plata, sobre todo táleros de María Teresa, acuñados en Milán[331]. Para la ciudad, era la mejor manera de conservar su puesto en los mercados de Levante.

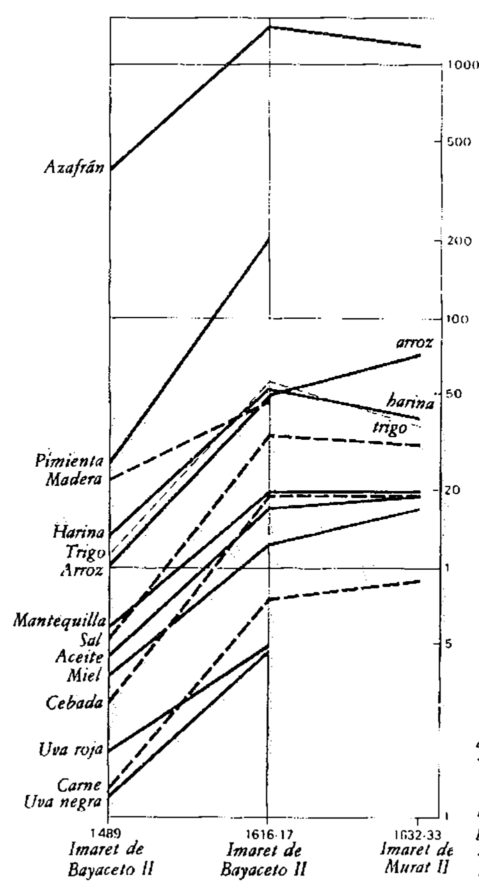
¿Los arcaísmos persistentes de la economía turca acarrearon su regresión? No, mientras el mercado interior tuvo animación, mientras subsistieron industrias de guerra, construcciones navales, un artesanado activo, industrias textiles importantes —como en Quío o Bursa— y más aún gran cantidad de fábricas de tejidos locales, minúsculas y que, por esto mismo, escapan a la observación retrospectiva. El asombroso viaje de Charles Sonnini[332] por el Mar Negro, a fines del siglo XVIII, revela también una interminable lista de productos textiles locales. Además, de creer a una carta de Charles de Vergennes (del 8 de mayo de 1759), por entonces embajador de Constantinopla[333], todos los paños de Occidente importados sólo pueden vestir a 800.000 personas; ahora bien, el Imperio tiene de 20 a 25 millones de habitantes. Hay, pues, amplia cabida para los productos de las corporaciones de oficios del Imperio. Sólo conseguirá inquietarlos el gran aumento de las ventas de artículos provenientes de Austria y de Alemania, a finales del siglo XVIII. Y como ha explicado Ömer Lufti Barkan[334], solamente la irrup-



La parada en el caravenserrallo (manuscrito del Museo Correr, colección Cicogna, Venecia). «He aquí abierto el caravanserrallo —dice la leyenda en italiano—, con su puerta guardada por cadenas, las chimeneas y el fuego para la comodidad de los viajeros. Las armas están colgadas de la pared, y sus caballos debajo de los estrados, en el interior del edificio. Llegan allí turcos de toda clase, como en nuestras hospederías cristianas.» (Clisé del museo.)

ción de productos textiles ingleses, poco después de la Revolución Industrial, en el siglo XIX, consumará su destrucción casi total.

Por consiguiente, si bien las puertas de la economía otomana eran forzadas desde hacía tiempo, esta economía, en el siglo XVIII, todavía no está conquistada ni absolutamente marginada. Los espacios turcos toman de su propia producción lo que consumen sus ciudades. La exportación de trigo está sometida allí, como en Rusia, a la autoridad política. Cierto que hay un gran contrabando de cereales, en beneficio de los marinos griegos, desde las islas del Egeo. Y algunos grandes propietarios de *cifliks* también participan en él, pero *cifliks,* de formación *relativamente* reciente, se han desarrollado, sobre todo, para el abastecimiento de Estambul, y no siempre para la exportación; es el caso, por ejemplo, de los *cifliks* de Rumelia, productores de arroz[335]. En conjunto, los mercados turcos aseguran sus funciones, apoyados en una antigua y siempre eficaz organización de los transportes.



46. UN TEST: LOS PRECIOS TURCOS SIGUEN LA COYUNTURA

Debo a Omer Lütfi Barkan estos precios que prueban que el alza del siglo XVI afectó a Turquía. Los imarets *son fundaciones piadosas que alimentan a indigentes y estudiantes. Los precios, dados en aspros, son nominales; no tienen en cuenta la devaluación del aspro.*

Un universo de caravanas

El espacio otomano se caracteriza, en efecto, por la omnipresencia de las caravanas de camellos. Aun en las regiones balcánicas, donde sin embargo los convoyes de caballos se mantuvieron, parece que hubo, a finales del siglo XVI, una conquista del camello en toda la Península. Hasta el punto de que las «Escalas de Levante» de algún modo se han trasladado a Split, en Dalmacia, y que las *galere da mercato* venecianas, en vez de dirigirse a Siria, se contentaban a la sazón con atravesar el Adriático[336]. El recuerdo de esas caravanas estaba presente todavía en 1937 en la memoria de los hombres de Dubrovnik, como una evocación romántica del pasado.



Caballos de carga y caravana de camellos a la salida de Ankara. Detalle del cuadro de la p. 394.

En un mapa del mundo, la actividad de las caravanas —camellos y dromedarios— se extiende desde Gibraltar hasta la India y el norte de China, desde Arabia y Asia Menor hasta Astrakán y Kazán. El espacio-movimiento de la economía otomana está recortado en este universo, incluso en su zona central.

Los viajeros de Occidente han descrito a menudo estos modos de transporte, la masa de los viajeros reunidos, los largos trayectos en los que «no se encuentra, como en Inglaterra, burgos y posadas para alojarse todas las noches», la etapa al sereno, bajo «su tienda, cuando la estación lo permite», o en los *khans* y caravanserrallos «construidos por la caridad para uso [...] de todos los campesinos», grandes edificios cómodos y poco costosos. «Pero también, de ordinario, no se encuentra más que las cuatro paredes; de modo que es necesario que los viajeros tomen la precaución de proveerse de alimento, de bebidas, de lechos de hierro y de forraje»[337]. Estos caravanserrallos, en ruinas o conservados, son muy numerosos en Oriente. Señalarlos en un mapa, como ha hecho Albert Gabriel[338], es reconstruir las antiguas redes de caminos.

Pero si bien el europeo utiliza esta circulación para sus mercancías y, en caso de necesidad, para su persona, le es imposible organizarla él mismo. Es un monopolio del Islam. Si los comerciantes de Occidente no pasan de Alepo, Damasco, El Cairo o Esmirna, es en gran parte porque el universo de las caravanas se les escapa, porque la economía otomana es la única dueña de estos transportes, vitales para ella, bastante estrictamente organizados y vigilados, frecuentes y sobre todo regulares, más regulares que las conexiones marítimas. Hay en ello una eficacia evidente, el secreto de una in-

dependencia. Si la seda persa no puede ser fácilmente desviada de las rutas del Mediterráneo, si ingleses y holandeses fracasan en ello, mientras estos mismos holandeses se adueñan de la pimienta y las especias, es porque, por una parte, la seda es caravanera desde su punto de partida y, por otra parte, la pimienta y las especias, por el contrario, son mercancías «marítimas», que se cargan en naves. La economía otomana debe su flexibilidad y su vigor a esos incansables convoyes que, de todas las direcciones, llegan a Estambul o, enfrente de la ciudad, a Scutari, sobre la orilla asiática del Bósforo; a esas rutas lejanas que, anudándose alrededor de Ispahán, penetran en la superficie entera de Persia y tocan la India en Lahore; o a esas caravanas que, desde El Cairo, van hasta Abisinia y traen el precioso oro en polvo.

Un espacio marítimo durante largo tiempo protegido

También el espacio marítimo turco se ha defendido bastante bien; la mayor parte de los transportes marítimos se hacen por el cabotaje de los mares de Levante y del Mar Negro, por una especie de *country trade,* de Turquía en Turquía.

Desde muy pronto, las costas de Levante habían sido amenazadas por los corsarios cristianos de Poniente, de modo que el cabotaje terminó por caer en manos de los occidentales, sobre todo de 50 a 60 naves francesas. Pero, a fin del siglo XVII, la piratería de Poniente hizo menos estragos y el cabotaje se liberó, al parecer, de los barcos de Occidente. Quizás es menester atribuir el mérito de ello a la sustitución (ya antigua) de las galeras por veleros en la flota otomana, lo mismo que de los cruceros de esta flota a través del Archipiélago[339]. En diciembre de 1787, el Captan Bajá que entra en Estambul con barcos deteriorados, en mal estado, desembarca 25 millones de piastras cargadas en Egipto[340]. Ahora bien, a menudo en el pasado el tributo de Egipto había sido transportado a Constantinopla por vía terrestre, por razones de seguridad. ¿Es el comienzo de un verdadero cambio? Entre 1784 y 1788, según testimonios franceses, una quincena de años después de Cheshmé, la flota turca cuenta, sin embargo, con 25 barcos «de más de 60 cañones», entre ellos un soberbio navío de 74 cañones «que acababan de construir ingenieros franceses»[341]. Aun cuando en este hermoso barco suban 600 hombres, de los cuales «no había más que ocho marineros, [estando] el resto compuesto por gentes que nunca habían visto el mar», esta flota se desplaza, lleva a cabo, aproximadamente, sus tareas.

En cuanto al Mar Negro, quizá no es muy bien explotado por las naves al servicio de Estambul, pero durante mucho tiempo siguió estando prohibido —y esto es lo esencial— para los barcos «latinos». En 1609, la prohibición fue renovada después de una tentativa inglesa llevada hasta Trebisonda. Los historiadores que acusan al gobierno turco de negligencia y de incuria deberían recordar que el mar Negro, indispensable para el abastecimiento de Estambul y los armamentos de las flotas turcas, fue hasta finales del siglo XVIII un ámbito rigurosamente custodiado. En marzo de 1765, Henri Granville escribía, en un informe al gobierno inglés: «Los turcos no comparten la navegación del mar Negro con ninguna nación, cualquiera que sea, y todos los extranjeros están excluidos de él. [...] El Mar Negro es, literalmente, la Madre nutricia de Constantinopla y le suministra casi todo lo necesario, comestibles, como trigo, trigo candeal, cebada, mijo, sal, carne de vaca, carneros vivos, borregos, pollos, huevos, manzanas frescas y otras frutas, mantequilla, otros artículos muy considerables, esta mantequilla viene en grandes odres de piel de búfalo, es rancia, mezclada con grasa de carnero y muy mala, pero los turcos [...] le dan [...] la preferencia sobre la mejor man-

tequilla de Inglaterra y Holanda, sebo, velas muy baratas, lana, cueros de buey, de vacas, de búfalos, tanto secos como salados, [...] cera amarilla y miel [...] (los turcos [...] la emplean como azúcar) [...], mucha potasa, piedras para afilar [...], cáñamo, hierro, acero, cobre, madera para la construcción, leña, carbones..., caviar, pescados secos y salados», además de esclavos, suministrados sobre todo por los tártaros. En el sentido inverso, mercancías almacenadas en Estambul: algodón cardado, incienso, vino, naranjas, limones, frutos secos del Archipiélago, textiles turcos o importados de la cristiandad se transportan con destino a Rusia, Persia, el Cáucaso o el Danubio. Pero el café y el arroz están prohibidos, «a fin de que la abundancia reine en Constantinopla»[342].

Este enorme mercado funciona con medios rudimentarios: por tierra, carros de madera «sin ningún hierro», es decir, con ruedas no guarnecidas de hierro, frágiles, incapaces de llevar cargas pesadas, arrastrados por búfalos, mucho más fuertes que los bueyes, pero desesperadamente lentos; por mar, un millar de naves, pero en su mayor parte, pequeños barcos con dos velas áuricas (que los especialistas llaman orejas de liebre) o pequeñas embarcaciones *(saicas)*, que a menudo naufragan en ese mar tempestuoso, fértil en borrascas. Sólo los barcos que cargan trigo o madera son naves de tres mástiles, con tripulaciones numerosas, pues a menudo tienen que halar la nave, y para los cargamentos de madera la tripulación debe desembarcar, derribar los árboles y hacer el carbón[343]. Se dice de ordinario que si una nave de cada tres vuelve de estos viajes al Mar Negro, el comerciante obtiene un beneficio; que si Constantinopla, ciudad de madera, se incendiase completamente cada año, el Mar Negro proporcionaría bastante madera para reconstruirla cada vez. «No es necesario decir —escribe Granville— que es una exageración»[344].

En estas condiciones, el acceso de los rusos al Mar Negro, la apertura de los «estrechos» en 1774[345] y sobre todo después de 1784[346], y la llegada de las primeras naves venecianas, francesas o rusas, representaron un golpe serio para la grandeza otomana y el equilibrio de la enorme Estambul. Pero los nuevos tráficos no adquirirán importancia más que con la exportación masiva del trigo ruso, en los primeros decenios del siglo XIX, uno de los grandes sucesos de la historia europea, aunque raramente reconocido como tal[347]

La situación en el Mar Rojo, este otro «Mediterráneo» rodeado casi completamente por el Imperio Turco, es peor y mejor a la vez que en el mar Negro. Turquía se aseguró su control en 1538-1546, cuando consolidó su posición en Adén. Antes aún, consciente de la importancia comercial, estratégica, política y religiosa del mar Rojo, se había apoderado de La Meca y de los lugares santos del Islam. Mar santo de los musulmanes prohibido a los cristianos, el Mar Rojo estará por mucho tiempo bajo la dependencia exclusiva del Islam, será la ruta esencial de las naves cargadas de pimienta y especias con destino a El Cairo, Alejandría y el Mediterráneo. Pero, al parecer, hacia 1630, los holandeses lograron desviar hacia el cabo de Buena Esperanza toda la pimienta y todas las especias de Extremo Oriente destinadas a Europa. A lo largo de este corredor marítimo de importancia internacional, la fortuna otomana recibió un duro golpe aún antes que en el Mar Negro.

Sin embargo, el desvío de las especias no acarreó el cierre del Mar Rojo. Por el difícil estrecho de Bab el-Mandeb pasan todos los años centenares de naves y grandes barcas *(germes)*. Estos barcos transportan hacia el sur arroz, habas de Egipto y mercancías de Europa almacenadas en los depósitos que tienen en Suez los comerciantes más bien indolentes de El Cairo. Y, todos los años, un convoy de 7 u 8 embarcaciones (entre ellas, la nave llamada «Real»), navegando, sin duda, por cuenta del Gran Señor, lleva las 400.000 piastras y los 50.000 cequíes de oro que transitan de ordinario hacia Moka y Adén; mientras que por tierra una caravana que va de Alepo a Suez y pasa por La Meca lleva aproximadamente la misma suma, con predominio de las piezas de oro, en

este caso. Según un historiador actual, «la conexión por el Mar Rojo sigue siendo el canal esencial en el flujo de los metales preciosos del Nuevo Mundo hacia las Indias y, más allá, en dirección al Este»[348]. Y esto bastante después del siglo XVI. Así, es por el camino de las caravanas de La Meca por donde se valorizan al máximo los cequíes venecianos y las piastras españolas[349], que acompañan a las expediciones de mercancías europeas y mediterráneas, paños y coral. Todavía en el decenio de 1770, el comercio del Mar Rojo, principalmente en manos de mercaderes indios, aporta a Surat una provisión considerable, decisiva, de oro y plata. Tenemos de ello muchas pruebas. En 1778-1779, una nave india lleva a Moka 300.000 rupias de oro, 400.000 en plata y más de 100.000 en perlas; otra, 500.000 en oro y plata. El historiador del Mediterráneo se asombra de volver a encontrar a fines del siglo XVIII la situación del XVI: las monedas de oro y plata, mercancías privilegiadas entre todas, siguen llegando al Océano Indico por el camino más corto[350] ¿Será también, quizás, el más seguro?

En el sentido inverso, el motor de los cambios es, cada vez más, el café de Arabia meridional. Moka es su centro y llega a ser el mayor puerto, junto con Djedda, del Mar Rojo. Las naves del Océano Indico llegan allí llenas de comerciantes y de mercancías de todo el Extremo Oriente. Entre ellas figuran las especias, naturalmente. Un informe de mayo de 1770 repite que «las droguerías y especierías» han dejado de transitar por el Mar Rojo «totalmente hacia el año 1630»[351]. No obstante, diez barcos por año, llegados del Océano Indico, de Calicut, Surat o Musulipatam, o algún navío portugués que ha levado anclas en Goa, llegan a Moka cargados de pimienta, canela, nuez moscada o clavo. Y estas especias acompañan a los cargamentos de café, cada vez más abundantes, que llegan a Djedda y Suez.

¿Hay que creer que no van más lejos? En El Cairo, lugar que los franceses prefieren a Alejandría o Rosetta y donde hay treinta de nuestros negociantes, «la cantidad de comerciantes de las Indias —explica uno de ellos— es innumerable, en café, incienso, goma, áloes de todas clases, sen, tamarindos, azafranes, mirra, plumas de avestruz, telas de todo tipo de hilo y algodón, paños y porcelanas»[352]. Es un hecho que la lista no incluye especias. Pero con el café, mercancía que se convierte en «real», el Mar Rojo conoce una nueva prosperidad. Transitando por Alejandría o Rosetta, el café llega con más rapidez a los clientes de Turquía y Europa que en las calas de las grandes naves de las Compañías de Indias, las cuales, sin embargo, en su camino de vuelta a menudo hacen un rodeo hasta Moka. Lugar de renovación del comercio de Levante, ciudad prácticamente libre y dueña del mercado del café, Moka es frecuentada por numerosos barcos del Océano Indico. Podemos apostar, pese a lo que digan los historiadores de hoy y los documentos de antaño, que la pimienta y las especias penetran todavía en el Mediterráneo, más allá de Djedda.

En todo caso, Suez, Egipto y el Mar Rojo suscitan de nuevo la codicia europea. Y la querella está viva, en Constantinopla y El Cairo, entre franceses e ingleses[353]. En Francia, e incluso fuera de Francia, ¿quién no sueña con cavar un canal de Suez? Una memoria no fechada prevé todo: «Sería necesario alojar a los obreros [que cavarían] el canal en barracas atrancadas durante la noche para mayor seguridad. Y para que estos obreros puedan ser reconocidos en todos los casos, sería prudente vestirlos, a hombres, mujeres y niños, uniformemente»[354]. El embajador francés, el Sr. de La Haye, pide al Gran Señor la libre navegación del Mar Rojo «y hasta crear allí establecimientos»[355] Es en vano. Pero la prudente y tenaz Compañía Inglesa de las Indias Orientales se inquieta ante una posible renovación de la antigua ruta de Levante. Nombra un agente en El Cairo en 1786[356]. El mismo año, un coronel francés, Edouard Dillon, partió en una misión para investigar la posible «apertura de una comunicación con las grandes Indias por el Mar Rojo y el istmo de Suez»[357], con la bendición de los *beys* de Egipto. Simolin, el embajador de Catalina II en París, informa de ello a la Emperatriz. «En la

medida en que conozco a este emisario —añade—, parece muy limitado en sus opiniones y conocimientos.» Entonces, ¿mucho ruido para nada? En todo caso, será necesario esperar todavía un siglo (1869) para que la excavación del canal de Suez y la reactivación de la vieja ruta mediterránea de las Indias se conviertan en realidad.

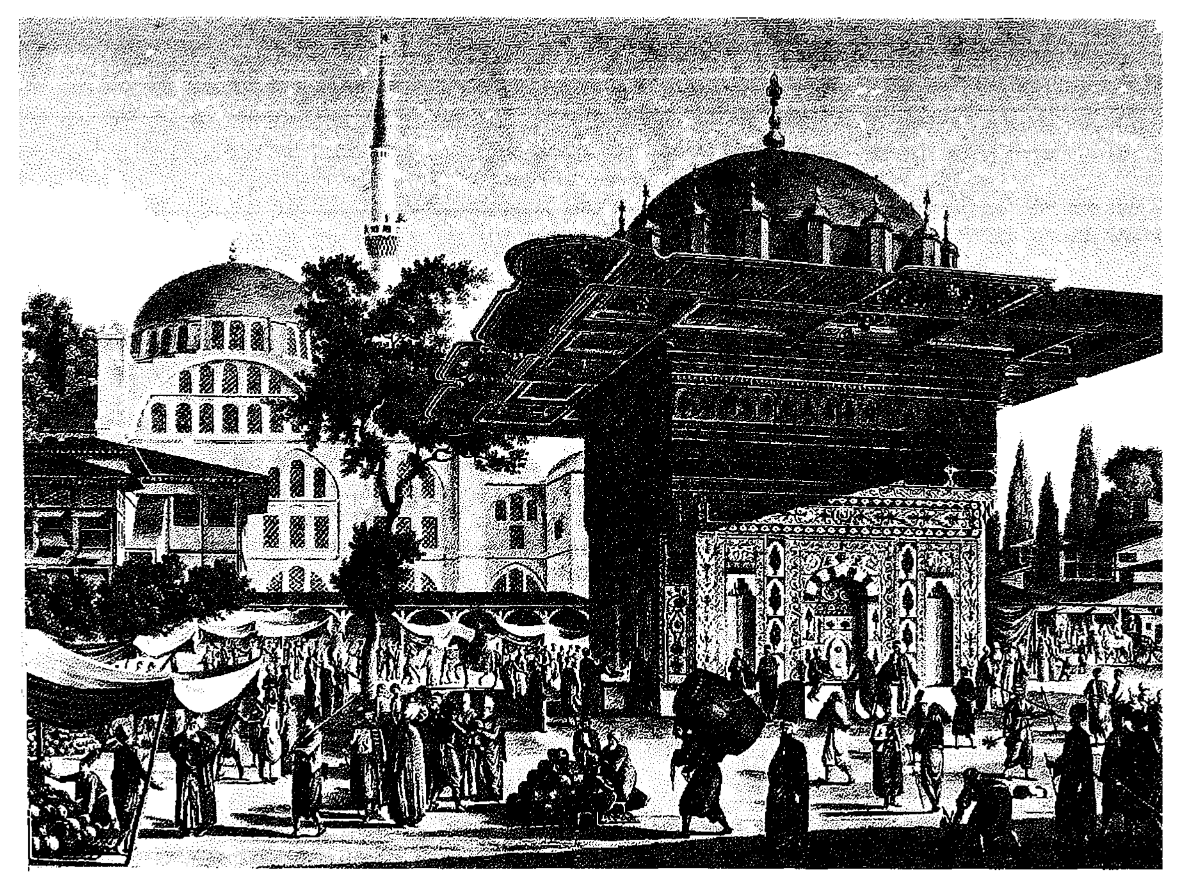
Los comerciantes al servicio de los turcos

El imperio económico que subtiende el Imperio Turco es defendido por una nube de comerciantes que limitan y contrarrestan la penetración de los occidentales. En el Levante, la Francia marsellesa tiene, quizás, 40 «factorías», o sea, a lo sumo, un estado mayor de 150 a 200 personas, y lo mismo sucede con las otras «naciones» de las «Escalas». Las transacciones son aseguradas, día a día, por comerciantes árabes, armenios, judíos, indios, griegos (en esta denominación deben incluirse, además de a los griegos auténticos, a los macedonio-rumanos, los búlgaros y los serbios) e incluso turcos, aunque éstos se sientan muy poco tentados por la carrera comercial. Por todas parte pululan los mercaderes ambulantes, los detallistas, los tenderos en puestos estrechos, los comisionistas salidos de todos los medios geográficos y étnicos y de todas las posiciones sociales. Tampoco faltan los recaudadores de impuestos, los grandes comerciantes, los verdaderos negociantes, capaces de prestar al gobierno. Las ferias, importantes reuniones donde se hacen negocios por millones de piastras, organizan corrientes ininterrumpidas de hombres, de mercancías y de animales de carga.

En este mercado interior activo, humanamente superabundante, el comerciante de Occidente no puede moverse con libertad. Tiene sus entradas en ciertas *plazas:* Modon, Volo, Salónica, Estambul, Esmirna, Alepo, Alejandría, El Cairo... Pero, según el modelo antiguo del comercio de Levante, ninguna de estas plazas pone en contacto al comerciante de Venecia o de Holanda, de Francia o de Inglaterra, con los revendedores de última mano. Los mercaderes de Occidente sólo actúan a través de intermediarios judíos o armenios, «a quienes no hay que quitar el ojo de encima».

Más aún, los comerciantes de Oriente no ceden a los europeos el comercio de exportación hacia Occidente. En el siglo XVI se instalan en las ciudades italianas del Adriático. En 1514, Ancona concede privilegios a los griegos de Vallona, del golfo de Arta y de Janina: un *palatio della farina* se convierte en el *Fondaco dei mercanti turchi et altri musulmani.* Al mismo tiempo que ellos, se instalan comerciantes judíos. A finales del siglo se produce una invasión de comerciantes orientales en Venecia, Ferrara, Ancona, e incluso Pesaro[358], Nápoles y en las ferias del Mezzogiorno. Los más curiosos de ellos son, probablemente, los comerciantes y marinos griegos, traficantes fraudulentos u honestos, también piratas en ocasiones, originarios de islas prácticamente sin suelo arable y condenados a emigrar. Dos siglos más tarde, un cónsul ruso en Mesina, en octubre de 1787, señala el paso por el estrecho, cada año, «de sesenta y más [...] embarcaciones con destino a Nápoles, Livorno, Marsella y otros puertos del Mediterráneo»[359]. Cuando la larga crisis de la Revolución Francesa y el Imperio (1793-1815) aniquile el comercio francés de Levante, el lugar vacante será ocupado por los comerciantes y marinos griegos. Este éxito, además, desempeña un papel en el origen de la independencia cercana de la misma Grecia.

Menos espectacular pero no menos curiosa fue la *diáspora* de los comerciantes «ortodoxos» en el siglo XVIII, en los países cedidos a los Habsburgos por la Paz de Belgrado (1739), que llevó la frontera austro-húngara al Save y al Danubio. El gobierno de Viena se dedica a colonizar las tierras conquistadas: los campos vuelven a poblarse, las



Vista de la plaza y la fuente de Top-Hané, en Estambul. (Clisé de la B.N.)

ciudades progresan, mediocres todavía, y los comerciantes griegos conquistan este espacio nuevo. En su empuje, superan sus límites. Se los encuentra en toda Europa, hasta en las ferias de Leipzig, y utilizan las facilidades de crédito ofrecidas en Amsterdam o incluso en Rusia, y en Siberia, como ya hemos dicho[360].

Decadencia económica y decadencia política

Una cuestión se plantea naturalmente: ¿son estos comerciantes, en el interior del Imperio Turco, extranjeros? ¿Son o no los artesanos de una supervivencia de la economía turca, como yo pienso, o ratas listas para abandonar el barco? La cuestión nos lleva al irritante problema de la decadencia turca, problema desgraciadamente sin solución.

En mi opinión, sólo hubo una franca decadencia del Imperio Turco en los primeros años del siglo XIX. Si fuese necesario dar fechas un poco más precisas, elegiríamos el

1800 para el espacio balcánico, la zona más viva del Imperio, la que suministra el grueso de los efectivos militares y de los impuestos, pero la más amenazada; para Egipto y Levante, quizás el primer cuarto del siglo XIX; para Anatolia, alrededor de 1830. Estas son las conclusiones de un bello y criticable artículo de Henri Islamoglu y Çaglar Keyder[361] Si estas fechas son fundadas, el avance de la economía-mundo europea (a la vez deterioro y reconstrucción) se habría desarrollado progresivamente de la región más viva —los Balcanes— a las regiones de vitalidad secundaria —Egipto y Levante— para terminar en la región menos desarrollada y, por ende, la menos sensible al proceso, Anatolia.

Quedaría por saber si ese primer tercio del siglo XIX es, o no, el período en que se acelera el proceso de la decadencia otomana en el plano político. Esta peligrosa palabra, *decadencia,* que los osmanólogos tienen con demasiada frecuencia en la boca, pone tantos factores en juego que embrolla todo con el pretexto de explicarlo todo. Sin duda, si la acción en común de Austria, Rusia, Persia y, por un instante, Venecia, se hubiera llevado a cabo plenamente, quizás hubiese sido posible una partición de Turquía, análoga a los repartos de Polonia. Pero Turquía es un cuerpo más vigoroso que la República Polaca. Y tuvo el respiro de las guerras revolucionarias e imperiales, con el intermedio peligroso (es verdad) de la expedición a Egipto.

La debilidad que perdió a Turquía, se nos dice, fue su impotencia para adaptarse a las técnicas bélicas de Europa. Este fracaso, en todo caso, no aparece con claridad más que restrospectivamente. Simolin[362], embajador de Catalina II en Versalles, protesta, en 1785, contra los envíos ininterrumpidos de oficiales franceses a Turquía, y Vergennes le responde que son «demasiado escasos» para dejarse alarmar por ello. Respuesta de diplomático, pero si el gobierno ruso se inquieta, es porque no está tan seguro de su superioridad sobre los turcos como los historiadores nos dicen. La flota de Orloff, el 5 de julio de 1770, en Chesmé, frente a la isla de Quío, quemó la totalidad de las fragatas turcas, demasiado altas sobre el agua y que ofrecían blancos ideales a las balas y los brulotes lanzados contra ellas[363]. Pero la flota rusa estaba comandada por oficiales ingleses, y luego fue incapaz de realizar cualquier desembarco de importancia. La artillería otomana deja que desear, es cierto, pero los rusos que reflexionan, como Simon Vorontsov, saben que la suya no vale más. El mal o los males que afectan a Turquía son de todos los órdenes a la vez: ya no se obedece al Estado; los que trabajan para él cobran salarios antiguos, mientras el coste de la vida aumenta, y «se resarcen mediante dilapidaciones»; la reserva monetaria es insuficiente y, en todo caso, la economía se moviliza mal. Ahora bien, reformar, defenderse y, al mismo tiempo, remodelar un ejército y una flota eran una tarea de largo aliento, que hubiese exigido grandes gastos, proporcionales a las dimensiones de un cuerpo tan pesado.

En febrero de 1783, el nuevo gran visir no se equivoca. Su primera decisión fue: «Hacer entrar de nuevo en el regazo del Imperio los dominios del Gran Señor enajenados durante la última guerra en el reinado del sultán Mustafá. El gobierno se beneficiaría con 50 millones de piastras. Pero esos dominios enajenados están actualmente en manos de los más grandes y más ricos personajes del Imperio, quienes emplean todo su crédito para hacer fracasar el proyecto, y el Sultán no tiene ninguna firmeza»[364]. Esta información llegada de Constantinopla y retransmitida por el cónsul napolitano en La Haya se suma a las consideraciones que Michel Morineau presentó recientemente sobre la pequeñez de la base tributaria de los impuestos: «... cuando llegan las dificultades, las necesidades financieras del Imperio [Otomano] aumentan, la presión fiscal sobre las poblaciones se hace más fuerte y, como no disponen más que de sus ventas al extranjero para procurarse las piastras necesarias para el pago de los impuestos, "malvenden" sus mercancías apresuradamente. No estamos aquí lejos de la perversidad de la balanza comercial señalada para China en el siglo XX»[365].

En este universo en dificultades, la entrada triunfal de una Europa industrializada, activa e insaciable, que progresa sin saberlo siempre, va a doblar las campanas. Sin embargo, sería menester revisar las cronologías propuestas, no fiarse de las palabras de los contemporáneos, pues la Europa del siglo XVIII comenzaba ya a entregarse a los orgullos fáciles. En 1731, un autor que no merece ser ilustre escribía: «Contra esta Nación [el Imperio Otomano] que no se atiene a ninguna disciplina ni regla en estos combates, no se necesita más que un instante afortunado para expulsarla [imagino que de Europa] como a una manada de carneros»[366]. Veinticinco años más tarde, el caballero Goudar ya no veía siquiera la necesidad del «instante afortunado»: «No hay más que ponerse de acuerdo sobre los despojos del turco —escribe—, y este Imperio dejará de existir»[367]. ¡Qué absurda pretensión! Será la Revolución Industrial, finalmente, la que dará cuenta de un Imperio al que su fuerza no le bastó para liberarlo de su arcaísmo y sus herencias pesadas.

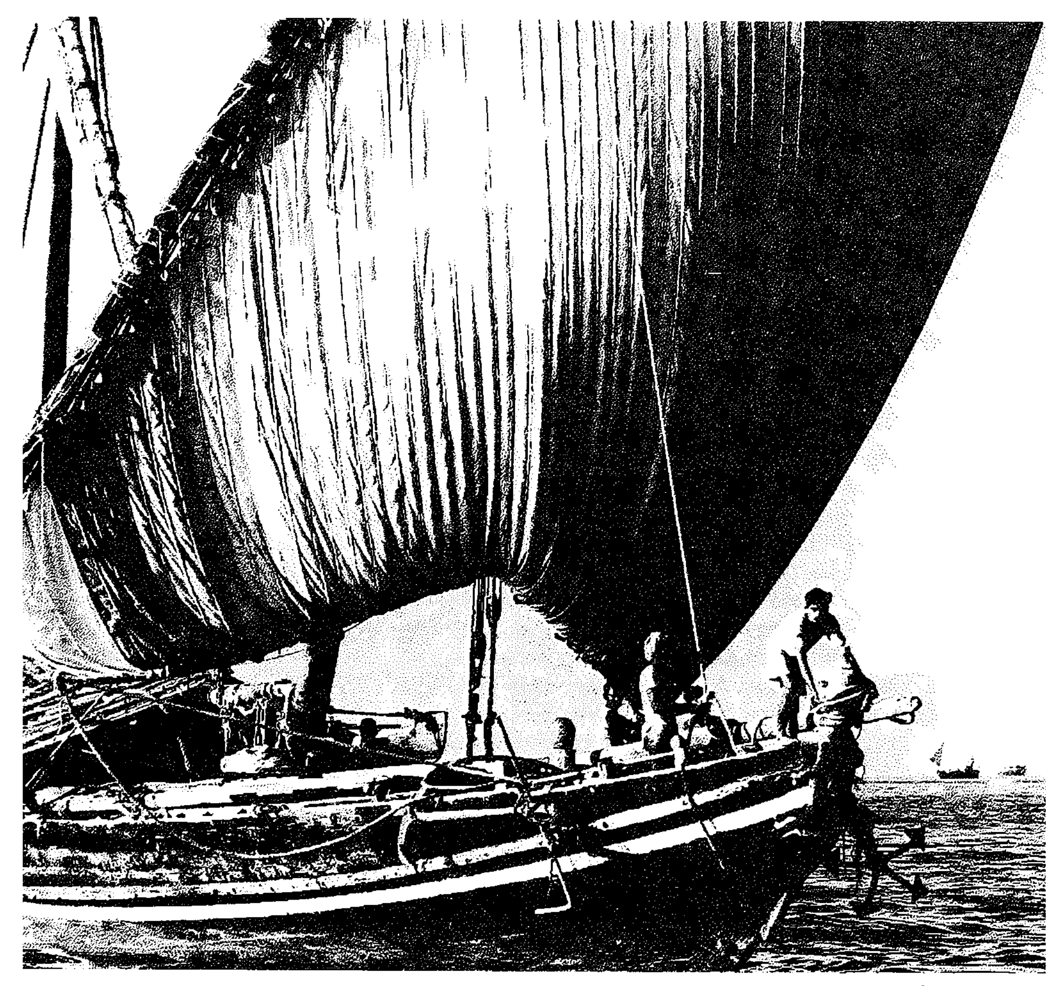
LA MAS EXTENSA DE LAS ECONOMIAS-MUNDO: EL EXTREMO ORIENTE

El Extremo Oriente[368], tomado en su conjunto, está formado por tres enormes economías-mundo: el Islam, que, hacia el Océano Indico, se apoya en el Mar Rojo y el Golfo Pérsico, y controla la interminable sucesión de desiertos que, desde Arabia hasta China, horadan el espesor del Continente Asiático; la India, que extiende su influencia sobre todo el Océano Indico, tanto al oeste como al este del cabo Comorín; y China, a la vez terrestre —se afirma hasta en el corazón de Asia— y marítima —domina los mares que bordean el Pacífico y las regiones que ellos bañan. Así desde siempre.

Pero, entre los siglos XV y XVIII, ¿no se podría hablar de una *sola* economía-mundo que las englobaría, más o menos, a las tres? El Extremo Oriente, favorecido por las facilidades motrices y la regularidad de los monzones y los alisios, ¿ha constituido, o no, un universo coherente, con centros sucesivamente dominantes, vínculos de largo alcance y tráficos y precios dependientes unos de otros? Es esta posible ensambladura, grandiosa y frágil, intermitente, lo que constituye el verdadero tema de las páginas que siguen.

Intermitente, porque esta ensambladura de esas superficies desmesuradas resulta de un juego de báscula más o menos eficaz, a una parte y a otra de la India, en posición central: la báscula favorece tan pronto al este como al oeste, y redistribuye las tareas, las preeminencias, los ascensos políticos y económicos. No obstante, a través de estos accidentes, la India conserva su posición; sus comerciantes de Gujerat, de la costa de Malabar, de la costa de Coromandel, predominan durante siglos sobre una multitud de competidores: comerciantes árabes del Mar Rojo, comerciantes persas de las costas iraníes y del Golfo Pérsico, comerciantes chinos que frecuentan los mares de Insulindia, donde han implantado el tipo de sus juncos. Pero puede ocurrir también que la báscula no funcione, o se descomponga; el espacio periasiático tiende, entonces, a fragmentarse, más que de costumbre, en superficies autónomas.

Lo esencial en este esquema simplificado es el doble movimiento, ya sea en favor del oeste, del Islam, o bien en favor del este, de China. Toda sacudida de estas dos economías, a una y otra parte de la India, ocasiona movimientos de una amplitud extrema y de una duración a menudo multisecular. Si el peso aumenta en el oeste, los marinos del Mar Rojo, y/o del Golfo Pérsico invaden el Océano Indico, lo atraviesan en su totalidad y emergen, como en el siglo VIII, en Cantón, el Hanfú de los geógrafos



Barca de transporte de tipo árabe, fotografiada hoy en el puerto de Bombay. Los barcos de este tipo siguen uniendo la India con las costas de Arabia y del Mar Rojo. (Foto F. Quilici.)

árabes[369]. Si China, siempre reticente, sale de su retraimiento, los marinos de sus costas meridionales llegan a Insulindia, nunca perdida de vista, la India llamada «segunda», al este del cabo Comorín... Y nada les impediría ir más lejos.

A lo largo del milenio que precede al siglo XV, la historia no es más que una monótona repetición: surge un puerto animado, se impone en las orillas del Mar Rojo, y otro lo sustituye en su vecindad, idéntico al precedente. De igual modo, los puertos se suceden en las márgenes del Golfo Pérsico, a lo largo de las costas de la India; lo mismo en medio de las islas y penínsulas de Insulindia; las zonas marítimas se revelan también. Pero pese a los cambios, la historia, en el fondo, sigue siendo la misma.

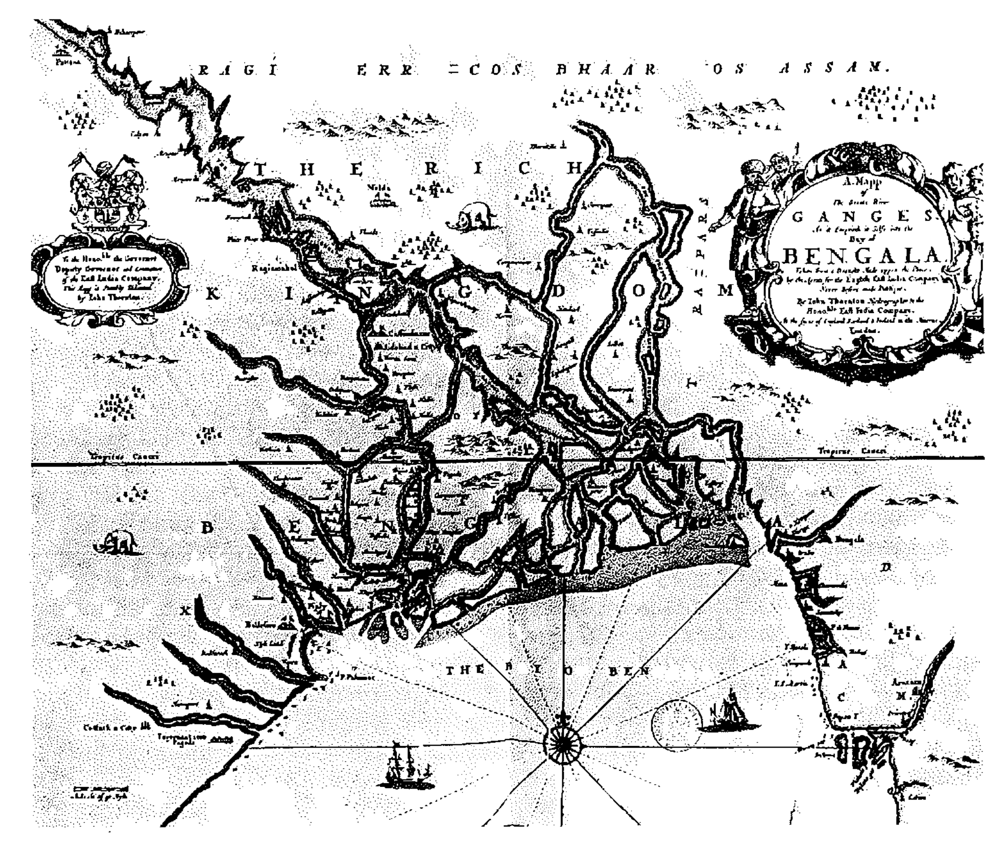
Los inicios del siglo XV, en los que comienza esta obra, se señalan por la restaura-

ción de China, a la que la dinastía de los Ming ha liberado de los mongoles, desde 1368, y por una expansión marítima de una amplitud asombrosa, suceso a menudo discutido, misterioso para nosotros tanto en su aparición como en su detención hacia 1435[370]. La expansión de los juncos chinos, que llegan a Ceilán, Ormuz, e incluso la costa africana de los Zendj[371], desplazó, o al menos afectó, al comercio musulmán. En adelante, será el este el que lleve la voz cantante frente al centro o el sur. Y es el momento, como trataré de mostrar, en que el polo de la inmensa supereconomía-mundo se establecerá en Insulindia, allí donde se animan ciudades como Bantam, Atjeh, Malaca y, mucho más tarde, Batavia y Manila.

Puede parecer absurdo atribuir semejante importancia a ciudades de Insulindia que, ciertamente, no son desmesuradas. Pero Troyes, Provins, Bar-sur-Aube y Lagny también eran pequeñas ciudades en tiempos de las ferias de Champaña; situadas en una confluencia privilegiada y obligatoria entre Italia y Flandes, se afirmaban, sin embargo, como el centro de un conjunto mercantil muy vasto. ¿Y no es ésta durante largos años la posición de la encrucijada de Insulindia, de sus ferias mercantiles que se prolongan de mes a mes a la espera de que el monzón cambie de rumbo y conduzca nuevamente a los mercaderes a su punto de partida? Quizás estas ciudades de Insulindia hasta sacaron ventaja, como las ciudades mercantiles de la Europa medieval, del hecho de que no estaban incorporadas estrictamente a formaciones políticas demasiado potentes. A pesar de los reyes o los «sultanes» que las gobiernan y hacen reinar el orden en ellas, son ciudades casi autónomas: abiertas hacia el exterior, se orientan a tenor de las corrientes mercantiles. Entonces, tanto si Cornelius Houtman llegó a Bantam, en 1595, por azar o a consecuencia de un cálculo previo, se encontró instalado, desde el principio, en el centro complejo del Extremo Oriente. Dio en el blanco.

En resumidas cuentas, ¿sería sensato, como historiador que soy, tratar de reunir en un todo trozos de historia insuficientemente sondeados por la investigación? Es verdad que todavía se los conoce mal, pero mejor que ayer. Es verdad también que se ha borrado la imagen antigua, en un instante puesta de moda por J. C. Van Leur[372], de esos asiáticos que eran prestigiosos buhoneros y transportaban en su pequeño equipaje bienes de gran valor en un volumen reducido: especias, pimienta, perlas, perfumes, drogas, diamantes... La realidad es muy diferente. Hallamos interminablemente ante nosotros, desde Egipto hasta Japón, a capitalistas, prestamistas sin riesgo, grandes comerciantes, miles de ejecutantes, comisionistas, agentes, cambistas, banqueros, etcétera. Y desde el punto de vista de los instrumentos, de las posibilidades o garantías del intercambio, ninguno de estos grupos de comerciantes tiene nada que envidiar a sus colegas de Occidente. En India y fuera de la India, los comerciantes *tamiles*[373], *bengalíes* o *gujaratis* forman asociaciones estrechas y sus negocios, sus contratos, pasan de un grupo a otro, como en la Europa de los florentinos a los luqueses y a los genoveses o a los alemanes del sur o a los ingleses... Hasta hubo, desde la Alta Edad Media, reyes de los comerciantes en El Cairo, Adén y en los puertos del Golfo Pérsico[374].

Así, aparece ante nuestros ojos, y cada vez con mayor claridad, «una red de tráficos marítimos de una variedad y un volumen comparables a los del Mediterráneo o de los mares nórdicos y atlánticos en Europa»[375]. Allí todo se mezcla, todo se reencuentra: los artículos de lujo y las mercancías vulgares, seda, especias, pimienta, oro, plata, piedras preciosas, perlas, opio, café, arroz, índigo, algodón, salitre, madera de teca (para las construcciones navales), caballos de Persia, elefantes de Ceilán, hierro, acero, cobre, estaño, tejidos maravillosos para los grandes de este mundo y telas toscas para los campesinos de las islas de especias o los negros de Monomotapa...[376]. El comercio de India en India existía mucho antes de la llegada de los europeos, pues las producciones complementarias se atraen, se compensan, unas a otras; animan, en los mares del Extremo Oriente, circuitos en movimiento incesante, análogos a los de los mares de Europa.



El monstruoso delta del Ganges, dibujado para la East India Company por John Thornton; comienzos del siglo XVIII. (Clisé de la B.N.)

La cuarta economía-mundo

Tres economías-mundo ya es mucho. Una cuarta va a agregarse con la intrusión europea, por cuenta de los portugueses, los holandeses, los ingleses, los franceses y algunos otros. La llegada de Vasco da Gama a Calicut, el 27 de mayo de 1498, les ha abierto la puerta. Pero estos europeos no estaban en condiciones de insertarse enseguida en un mundo desconocido, que necesitaban descubrir, pese a los relatos sensacionales de algunos viajeros de Occidente, sus predecesores ilustres. Asia seguirá siendo para ellos desconcertante, un planeta aparte: otras plantas, otros animales[377], otros hombres, otras civilizaciones, otras religiones, otras formas de sociedad y otras formas de propiedad[378].

Todo adquiría allí un aspecto nuevo. Ni siquiera los ríos se asemejaban a los cursos de agua europeos. Lo que en el Oeste era grandeza espacial se convertía en inmensidad espacial. Las ciudades se presentaban como enormes acumulaciones de pueblos. ¡Extrañas civilizaciones, extrañas sociedades, extrañas ciudades!

Y a esos países lejanos se llegaba después de meses de navegación difícil. La cuarta economía-mundo a menudo se aventuraba allí más de lo razonable. Las bases del Oriente Próximo (de las que los cristianos habían tratado antaño de adueñarse, en la época de las Cruzadas) daban a los Estados y los comerciantes del Islam la capacidad de interviene a su antojo y por la fuerza en el Océano Indico. En cambio, frente al número y la extensión de las sociedades y los territorios de Asia, las naves de Europa sólo aportaban contingentes irrisorios. Allí Europa, en situación lejana, nunca tuvo peso por su número, ni siquiera en el tiempo de sus éxitos más brillantes. Los portugueses fueron a lo sumo 10.000 en el siglo XVI, desde Ormuz hasta Macao y Nagasaki[379]; durante mucho tiempo, los ingleses serán también poco numerosos, pese a la amplitud precoz de sus éxitos. En Madrás, hacia 1700, hay 114 «civiles» ingleses; son de 700 a 800 en Bombay y 1.200 en Calcuta[380] En septiembre de 1777, Mahé, puesto francés muy secundario, es verdad, cuenta con 114 europeos y 216 cipayos[381]. Hacia 1805, no hay más de «31.000 ingleses en la India» entera, o sea un grupo minúsculo, aunque sea capaz de dominar al enorme país[382] A fines del siglo XVIII, entre la metrópoli y el Extremo Oriente, la V.O.C. holandesa tenía a lo sumo 150.000 personas[383]. Aun admitiendo que mucho menos de la mitad de ellas prestaban servicio en ultramar, sería con mucho un récord. Agreguemos que los ejércitos *estrictamente europeos,* en tiempos de Dupleix y de Clive, eran minúsculos.

Entre los medios *aparentes* y los resultados de la conquista europea la desproporción es flagrante. «Un cambio por azar o el soplo de la opinión —escribe en 1812 un americano de origen francés— podría disolver el poder inglés en la India»[384]. Veinte años más tarde, en 1832, Victor Jacquemont repite y acentúa la misma afirmación: «En esta singular fábrica de la potencia inglesa en la India, todo es artificial, anormal, excepcional»[385]. Artificial: la palabra no es peyorativa, pues el artificio supone también inteligencia, y eso aquí significa el éxito. Un puñado de europeos se impone, no solamente a la India, sino también a todo el Extremo Oriente. No deberían tener éxito, y sin embargo lo tienen.

La India conquistada por ella misma

Ante todo, el europeo no ha estado jamás solo. Millares de esclavos, servidores, auxiliares, asociados y colaboradores se agitan alrededor de él, cien veces, mil veces, más numerosos que aquellos que no son todavía los amos. Así, las naves europeas del *country trade* son tripuladas, desde la época de los portugueses, por tripulaciones mixtas, en las que los marinos locales son mayoría. Incluso las naves de las Filipinas emplean «pocos españoles, muchos malayos, hindúes y mestizos filipinos»[386]. La nave que lleva, en 1625, al P. de Las Cortes de Manila a Macao, y que, fracasando en su objetivo, naufraga en la costa cantonesa, no tenía menos de 37 marineros indios en su tripulación[387]. Cuando la flota francesa que comanda el sobrino de Duquesne se apodera, en julio de 1690, de la urca holandesa *Montford de Batavia,* a la altura de Ceilán, figuran en el botín dos «Lascaris o esclavos negros que son espantosos. Estos desdichados se dejarían morir de hambre antes que tocar lo que un cristiano ha tocado», entiéndase «cocinado»[388].

Análogamente, los ejércitos que las Compañías terminarán por mantener son, en su inmensa mayoría, indígenas. En Batavia, hacia 1763, por cada 1.000 a 1.200 soldados europeos «de todas las naciones», había de 9.000 a 10.000 auxiliares malayos y más de 2.000 soldados chinos[389] En la India, ¿quién descubrió (pero, ¿fue necesario descubrir?), para uso de los europeos, la maravillosa y simple solución de los cipayos, es decir, el medio de conquistar la India *con* y *por* los indios? ¿Fue François Martin[390]? ¿Fue Dupleix? ¿O fueron los ingleses, de quienes un contemporáneo (pero francés, claro está) afirma que «reclutaron [cipayos] a imitación de M. Dupleix»[391]?

De igual modo, en el corazón de la empresa mercantil, los hombres del Extremo Oriente se presentan en masa. Millares de corredores indígenas acosan al europeo, le imponen sus servicios, desde los moros de Egipto y los armenios omnipresentes hasta los banianos, los judíos de Moka y los chinos de Cantón, de Amoy y de Bantam, sin olvidar a los *qujerati*, a los comerciantes de la costa de Coromandel o los javaneses, auxiliares rapaces que cercan literalmente a los portugueses durante sus primeras incursiones por las islas de especias. Pero, ¿no es esto lógico? En Kandahar, adonde su humor viajero ha llevado a Maestre Manrique, en 1641, un comerciante hindú que tomó a nuestro español por un portugués, le ofrece sus servicios, «pues —le explica— como las gentes de vuestra nación no hablan la lengua de estos países, no dejaréis de hallar dificultades si no encontráis una persona que os guíe...»[392]. La ayuda, la colaboración, la colusión, la coexistencia, la simbiosis, todo eso se impone al cabo de los días, y el comerciante local, hábil, endiabladamente económico, que se contenta con un poco de arroz en el curso de sus largos viajes, es tan imposible de desarraigar como la grama. Además, en Surat, casi desde el principio, los *«servants»* de la Compañía Inglesa se asocian con los prestamistas en la gran aventura de ganar la plaza. ¡Y cuántas veces las diversas factorías inglesas, tanto en Madrás como en Fort William, con autorización de los directores de Londres, han pedido dinero prestado a los comerciantes de la India! En 1720[393], cuando la crisis de liquidez que afectó a Inglaterra en el momento del *South Sea Bubble*, la *East India Company*, para tener dinero en efectivo, pide préstamos en la India con éxito, pues sale de apuros tan rápidamente como entró en ellos. En 1726, cuando la Compañía Francesa comienza a recobrar el aliento, se cuida de reanudar sus negocios en Surat, donde debe a los banianos la bonita suma de cuatro millones de rupias[394].

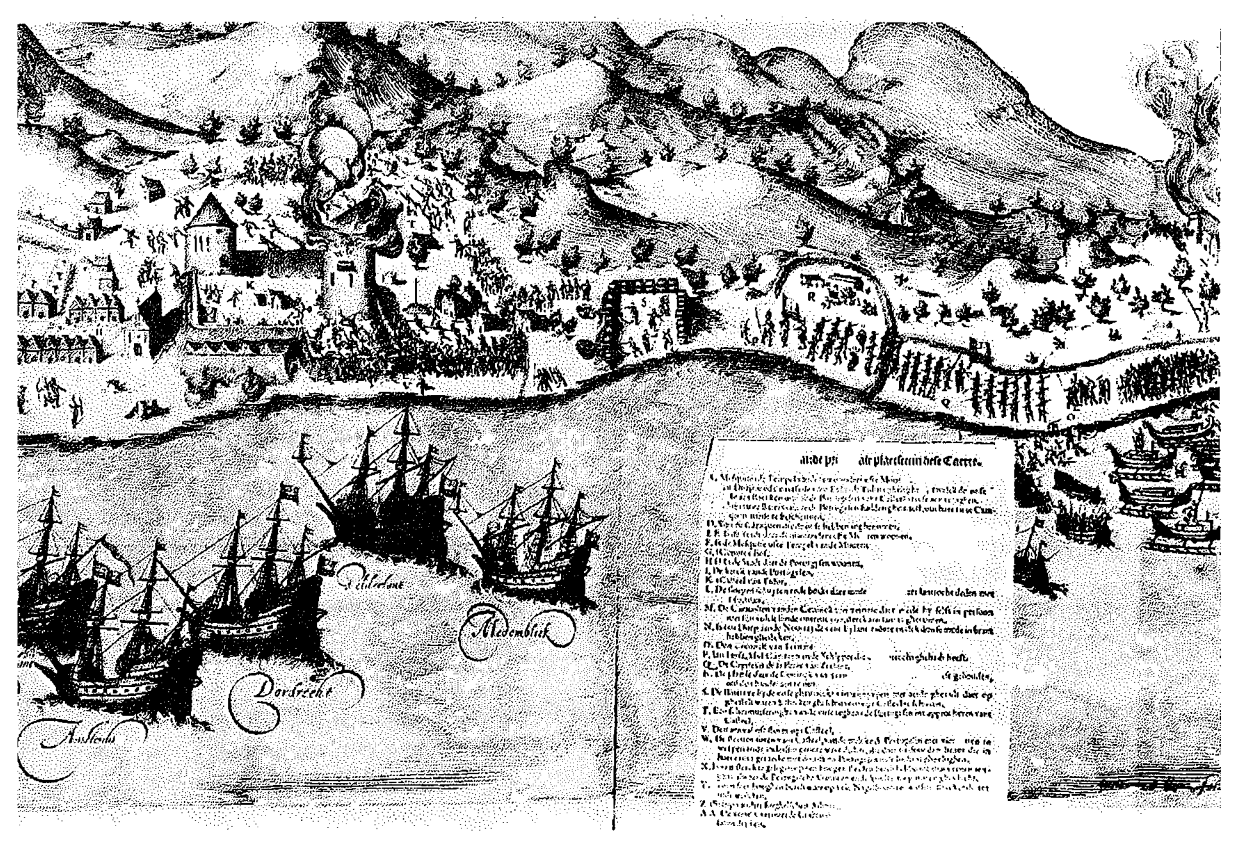
Es imposible, pues, liberarse de estos colaboradores necesarios en la misma medida en que ocupan el terreno y crean la riqueza. Pondichéry, dice un informe de 1733, no será un lugar próspero «si no se encuentran los medios de atraer a ella a negociantes que estén en condiciones de llevar el comercio por sí mismos»[395] Por supuesto, se alude a negociantes de cualquier origen, y sobre todo indios. Además, ¿hubiese sido posible construir Bombay sin los parsis y los banianos? ¿Qué sería Madrás sin los armenios? Los ingleses se sirvieron siempre, tanto en Bengala como en el resto de la India, de los comerciantes y los banqueros locales. Solamente cuando la dominación británica quedó plenamente asegurada en Bengala, los capitalistas indígenas de Calcuta fueron brutalmente eliminados de las actividades más provechosas (banca y comercio exterior) y obligados a optar por valores de refugio (la tierra, la usura, la recaudación de impuestos e incluso, hacia 1793, «la mayor parte de las *obligations* de la *British East India Company)*[396]. Pero, en la misma época, en Bombay, donde todo estaba por construir, los ingleses se cuidaron bien de descartar a los mercaderes parsis, *gujeratis* y musulmanes, que acumularon allí grandes fortunas en el comercio exterior y como propietarios de la flota mercantil del puerto, y esto hasta la aparición de la navegación a vapor, hacia 1850[397] Finalmente, pese a algunas tentativas, la banca inglesa no podrá hacer desaparecer totalmente el *hundi*, la letra de cambio de los *serafs* indios, signo de su libertad de acción y de una sólida organización bancaria de la que los ingleses se beneficiaron durante largo tiempo antes de intentar eliminarla.

El oro y la plata, ¿fuerza o debilidad?

Se nos dice que Europa, América, Africa y Asia son complementarias. También sería justo afirmar que el comercio mundial se ha esforzado por hacerlas complementarias, y a menudo lo ha conseguido. El Extremo Oriente, en general, no recibió los productos europeos con el frenesí y el apetito que Occidente manifestó desde muy pronto con respecto a la primienta, las especias o la seda. Como la balanza comercial exige que una pasión se intercambie por otra, Asia no aceptó el juego de los intercambios, desde la época del Imperio Romano, más que por metales preciosos, el oro (preferido en la costa de Coromandel) y sobre todo la plata. China e India, en particular, se convirtieron, como ya se ha dicho muchas veces, en la necrópolis de los metales preciosos que circulan por el mundo. Entran en ella y ya no salen. Esta curiosa constante determina, en Occidente, una sangría de metales preciosos en dirección al Este en la que algunos ven una debilidad de Europa en beneficio de Asia y, por mi parte, como ya lo he dicho, yo veo el medio del que los europeos se han servido a menudo, en Asia, pero también en otras partes e incluso en la misma Europa, para abrirse un mercado particularmente fructífero. Y este medio, en el siglo XVI, va a tomar una amplitud inusitada gracias al descubrimiento de América y al desarrollo de las minas del Nuevo Mundo.

El metal blanco de América llega al Extremo Oriente por tres rutas: la de Levante y el Golfo Pérsico, de la que los historiadores de la India nos han revelado que era todavía la más importante en los siglos XVII y XVIII, en dirección a su país; la del cabo de Buena Esperanza; y la del galeón de Manila. Dejando de lado el caso totalmente excepcional del Japón (cuyas minas de plata a veces han tenido importancia en sus intercambios exteriores), casi todo el metal blanco que circula en el Extremo Oriente es de origen europeo, es decir, americano. Por consiguiente, las rupias que un europeo toma en préstamo de un cambista o un banquero indio son, en suma, un pago de la misma moneda, es el metal blanco importado desde hace más o menos tiempo por el comercio europeo.

Ahora bien, este aporte de metales preciosos —y volveremos sobre ello— es indispensable para los movimientos de la economía más viva de la India y, sin duda, de China. Cuando el viaje de los barcos indios de Surat a Moka no encuentra, por desgracia, las naves del Mar Rojo cargadas de oro o de plata, se desencadena una crisis en Surat, el polo dominante durante largo tiempo de la economía india. En estas condiciones, no es exagerado pensar que la Europa que no pone en el comercio de Asia más que su pasión por el lujo, tiene en su mano, por el metal blanco, el regulador de las economías del Extremo Oriente, y que por ende está, con respecto a ella, en una posición fuerte. Pero, ¿es experimentada y utilizada de manera lúcida esta superioridad? Es dudoso. Los comerciantes europeos, para proseguir su provechoso comercio en Asia, están a su vez a merced de las llegadas a Cádiz de la plata americana, siempre irregulares y a veces insuficientes. La obligación de hallar a toda costa el dinero efectivo necesario para el comercio de Asia sólo puede ser sentida como una servidumbre. De 1680 a 1720[398], en particular, el metal se hace relativamente raro y su precio en el mercado supera al precio ofrecido por la Casa de la Moneda. El resultado es una devaluación de hecho de las monedas decisivas, la libra esterlina y el florín, y una degradación para Holanda e Inglaterra de los *terms of trade* con Asia[399]. Si el metal blanco da un privilegio a Occidente, también le crea dificultades e incertidumbres cotidianas.



Asalto y toma por los holandeses, en 1606, de Tidore, una de las islas Molucas en poder de los portugueses. A la derecha del documento, se ven barcas que llevan a tierra a las tropas de asalto. (Atlas Van Stolk.)

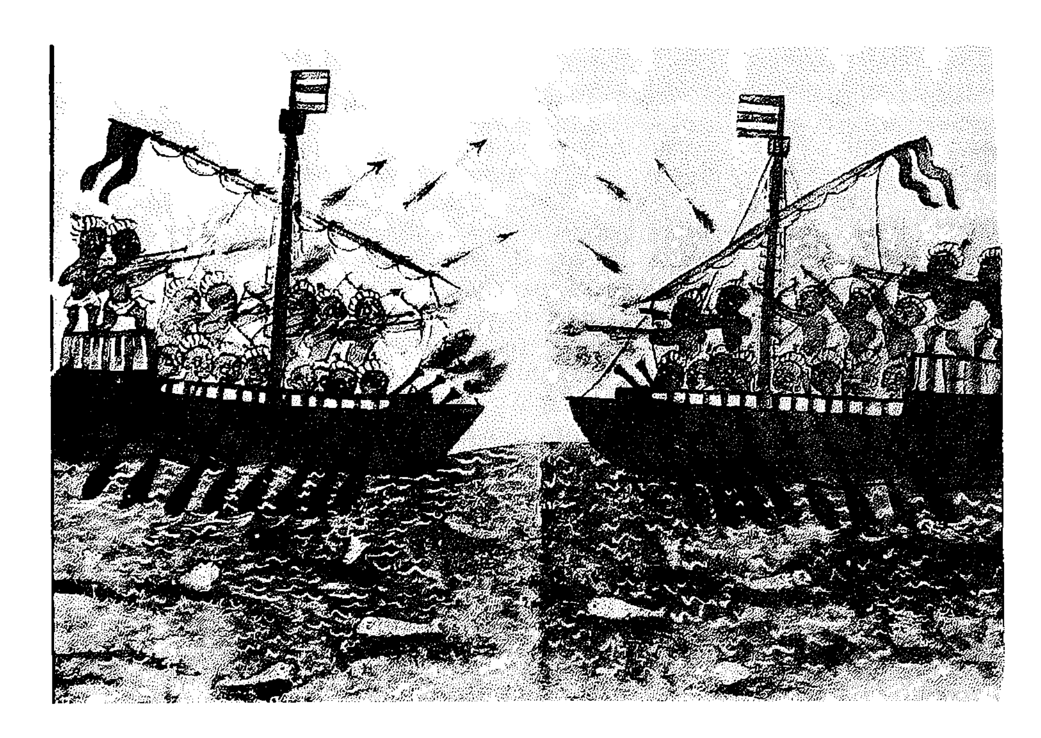
Un llegada belicosa, o comerciantes que no son como los demás

Los europeos dispusieron, desde el comienzo, de otra superioridad, consciente ésta, y sin la cual nada hubiera podido iniciarse. Esta ventaja que lo dominó todo, o al menos lo permitió, fue el barco de guerra de Occidente, flexible, capaz de ir contra el viento, provisto de velas múltiples y armado de cañones más eficaces todavía después de la generalización de las portas. Cuando la flota de Vasco da Gama, en septiembre de 1498, abandona las inmediaciones de Calicut, se encuentra con ocho grandes barcos indios llegados para interceptarla. Estos huirán rápidamente, uno de ellos será capturado y los otros siete encallarán en las arenas de una playa adonde los barcos portugueses no pueden llegar, pues el nivel del agua es insuficiente para ellos[400]. Por añadidura, las costumbres marítimas de los indios han sido siempre de las más pacíficas. Sólo se

conoce una excepción a esta tradición no guerrera, la del Imperio de Chola, que, en el siglo XIII, en la costa de Coromandel, creó una flota imponente y ocupó, en varias ocasiones, Ceilán, las islas Maldivas y Laquedivas y cortó en dos a su antojo el Océano Indico. En el siglo XVI, este pasado estaba olvidado y, pese a la presencia de piratas en ciertas costas, bastante fáciles de evitar por lo demás, las naves mercantes no circulan nunca en convoyes armados.

La tarea de los portugueses y sus sucesores se verá facilitada por ello. Incapaces de apoderarse de la extensa tierra del Extremo Oriente, no encontraron dificultades para tomar posesión del mar, la superficie de las conexiones y los transportes. ¿No se les entrega así lo esencial? «Si sois fuerte en lo que concierne a naves —escribía Francisco de Almeida al rey de Lisboa—, entonces el comercio de las Indias es vuestro, y si no sois fuerte en este sector, una fortaleza cualquiera en tierra firme os será de poco valor»[401]. Para Albuquerque, «si, por ventura, Portugal sufriese una derrota por mar, nuestras posesiones indias no estarían en condiciones de mantenerse ni un solo día más de lo que los potentados locales lo tolerasen»[402]. En el siglo siguiente, el jefe de la base holandesa de Hirado, en Japón, usa el mismo lenguaje, en 1623: «No tenemos fuerza suficiente para poner pie en tierra, si no es bajo la protección de la flota»[403]. Y un chino de Macao se lamenta: «Apenas los portugueses abriguen alguna mala intención, sabremos cómo cogerlos por la garganta. Pero si están en alta mar, ¿con qué medios podremos castigarlos, tenerlos bajo control y defendernos contra ellos?»[404]. Es también lo que pensaba, en 1616, Thomas Roe, embajador de la Compañía de Indias en la corte del

Piratas indígenas de las costas de Malabar: utilizan remos y velas, arcabuces y flechas. Acuarela de un portugués que vivió mucho tiempo en Goa (siglo XVI). (Foto F. Quilici.)



Gran Mogol. De aquí sus consejos a los responsables ingleses: «Ateneos a esta regla, si buscáis el beneficio: buscadlo en el mar y en la paz de los tráficos; pero no hay duda de que sería un error mantener guarniciones y combatir en las Indias por tierra»[405]

Estas reflexiones que tienen el valor de una máxima no se deben interpretar como una voluntad de paz, sino como la clara conciencia, durante años, de que cualquier intento de conquista territorial será de lo más arriesgado. No por ello la intrusión europea fue, desde el principio, cuando se prestaba la ocasión, menos agresiva y brutal. No faltaron los pillajes, los actos y los proyectos belicosos. En 1586, en vísperas de la Armada Invencible, Francisco Sardo, gobernador español en las Filipinas, ofrecía sus servicios para conquistar China con 5.000 hombres; más tarde, la política constructiva de Coen, en las islas de Insulindia, más fáciles de dominar que el Continente, está bajo el signo de la fuerza, de la colonización y del bastonazo[406]. Y la hora de las conquistas territoriales llegará por fin, pero tardíamente, con Dupleix, Bussy, Clive...

Desde antes de esta explosión colonialista, el europeo utilizó en el mar, o a partir del mar, su aplastante superioridad. Esta le permite, cuando hacen estragos las piraterías locales, asegurarse el flete de los comerciantes no europeos, deseosos de seguridad, atacar o amenazar con bombardear un puerto recalcitrante; someter al pago de un pasaporte[407] a las naves indígenas (portugueses, holandeses e ingleses practicaron esta exacción); y, en caso de conflicto con la potencia territorial, incluso usar el arma eficaz del bloqueo. Durante la guerra conducida, a instigación de Josiah Child, director de la *East India Company,* contra Aurang Zeb, en 1688, «los súbditos del Gran Mogol —explicaba el mismo Josiah Child— son incapaces de soportar una guerra con los ingleses doce meses seguidos sin ser víctimas del hambre y morir por millares, a falta de trabajo que les permita comprar arroz; no solamente como consecuencia de la falta de nuestro comercio, sino también porque, al hacer la guerra, bloqueamos su comercio con todas las naciones orientales, que representa diez veces más que el nuestro y el de todas las naciones europeas juntas»[408]

Este texto revela admirablemente la conciencia que tienen los ingleses de la fuerza masiva, e incluso de la superpotencia de la India mogol, pero no menos su resolución de explotar a fondo todas sus ventajas, de «comerciar espada en mano», como clamaba uno de los *servants* de la Compañía[409]

Sucursales, factorías, lonjas y sobrecargos

Las grandes Compañías de Indias son ya «multinacionales». No solamente tienen que hacer frente a sus problemas «coloniales». También luchan con el Estado que las ha creado y que las apoya. Son un Estado dentro del Estado, o fuera del Estado. Luchan contra los accionistas y crean un capitalismo que rompe con los hábitos mercantiles. Deben ocuparse a la vez del capital de los accionistas (que reclaman dividendos), del capital de los tribunales de obligaciones a corto plazo (los *bonds* ingleses), del capital circulante (y por ende de la liquidez) y, por añadidura, del mantenimiento de un capital fijo: las naves, los puertos, las fortalezas, etcétera. Deben vigilar a lo lejos varios mercados extranjeros, ponerlos de acuerdo con las posibilidades y las ventajas del mercado nacional, es decir, con las subastas en Londres, Amsterdam y otras partes.

De todas las dificultades, la distancia es la más difícil de vencer. Hasta el punto que la vieja ruta de Levante es utilizada para enviar cartas, agentes, órdenes importantes, oro y plata. Hacia 1780, un inglés tal vez logró un récord de velocidad: Londres-Marsella-Alejandría de Egipto-Calcuta en 72 días de viaje[410] En promedio, el viaje por

el Atlántico exige ocho meses, tanto en un sentido como en el contrario, e ida y vuelta dieciocho por lo menos, cuando todo va bien, cuando no es menester invernar en un puerto y se ha logrado doblar el cabo de Buena Esperanza sin tropiezos. Es esta lenta rotación de las naves y las mercancías la que impide a los directores de Londres o de Amsterdam tener todo en sus manos. Deben delegar poderes, compartirlos con las direcciones locales que, cada una por sí misma (por ejemplo, en Madrás y en Surat), toman las decisiones urgentes y se encargan de aplicar en el lugar las órdenes de la Compañía, pasar los «contratos»[411] y los encargos con el tiempo requerido (seis meses o un año antes), prever los pagos y reunir los cargamentos.

Estas unidades mercantiles separadas del centro se denominan sucursales, factorías y lonjas. Los dos primeros términos se confunden en el lenguaje corriente, pero, en general, el orden en que las enumeramos es el de su importancia decreciente. Así, la factoría inglesa de Surat creó una serie de «lonjas» en Goga, Broach, Barroda, Fahtepur Sikri, Lahore, Tatt, Lahribandar, Jasques, Ispahán, Moka, etcétera[412]. Los establecimientos de la Compañía Francesa en Chandernagor estaban «divididos en tres clases»: alrededor de Chandernagor, la sede principal, «las seis grandes sucursales eran Balasore, Patna, Cassimbazar, Daca, Jougdia y Chatigan; las simples casas de comercio eran Soopoze, Kerpoy, Carricole, Mongorpoze y Serampoze»; estos dos últimos puestos eran «casas de comercio donde residía un agente sin territorio»[413].

El «territorio» de una sucursal o una «sede principal» provenía de una concesión de las autoridades locales, difícil de obtener y jamás gratuita. En conjunto, el sistema era también una especie de colonización puramente mercantil: el europeo se establecía cerca de las zonas de producción y de los mercados, en los cruces de caminos, utilizando lo que existía antes, de manera que no tenía que encargarse de las «infraestructuras», ni dejar a la vida local la carga de los transportes hasta los puertos exportadores, la organización y la financiación de la producción y de los intercambios elementales.

Adosada de manera parásita a un cuerpo extranjero, la ocupación europea fue hasta la conquista inglesa (si se exceptúan los éxitos holandeses en la zona particular de Insulindia) una ocupación *puntual*. De puntos. De superficies minúsculas. Macao, frente a Cantón, tiene las dimensiones de una aldea. Bombay, en su isla de tres leguas por dos, apenas puede contener su puerto, su astillero, sus cuarteles y sus casas, y sin el abastecimiento de la isla próxima de Salsette, los ricos no comerían carne todos los días[414]. Deshima, en el puerto mismo de Nagasaki, es sin duda menos extensa que el *Ghetto Nuovissimo* de Venecia. Muchas «factorías» no son más que casas fortificadas, incluso almacenes, donde el europeo vive más secuestrado que el indio de las castas más cerradas.

Evidentemente, hay excepciones: Goa en su isla, Batavia, la isla de Francia, la isla Borbón. En cambio, las posiciones europeas en China son más precarias aún. En Cantón, la permanencia no es asequible al comerciante europeo y se le niega el acceso constante al mercado (a diferencia de la India). Las compañías están representadas, en cada una de sus naves, por mercaderes ambulantes, o sea una factoría volante, viajera, se podría decir, la de los sobrecargos. Si disputan, si no obedecen al presidente que se les ha elegido, son de temer dificultades y chascos[415].

¿Es menester concluir que, hasta la conquista inglesa, la actividad europea no hizo más que rozar a Asia, que se limitó a sucursales que apenas afectan a un cuerpo enorme, que esta ocupación fue superficial, epidérmica, anodina, que no cambió la civilización ni la sociedad, que sólo concernía, económicamente, al comercio de exportación, o sea a una parte menor de la producción? Lo que reaparece aquí de manera solapada es el debate entre mercado interior e intercambios exteriores. De hecho, las «sucursales» europeas en Asia no son más anodinas que las de la Liga Hanseática o los holandeses por el Báltico y el mar del Norte, o que las sucursales venecianas y genovesas

a través del Imperio de Bizancio, para tomar sólo estos ejemplos entre muchos otros. Europa colocó en Asia grupos muy pequeños, minorías, es verdad, pero ligadas al capitalismo más avanzado de Occidente. Y estas minorías, de las que se ha podido decir que constituían solamente una «superestructura de una intrínseca fragilidad»[416], se encuentra, no con las masas asiáticas, sino con otras minorías mercantiles que dominan los tráficos y los intercambios de Extremo Oriente. Y fueron estas minorías locales las que, en la India, un poco forzadas, un poco por consentimiento, abrieron el camino a la intrusión, enseñaron a los portugueses primero, a los holandeses luego y finalmente a los ingleses (y hasta a los franceses, los daneses y los suecos) los dédalos del comercio de India en India. Entonces se inició el proceso que, desde antes de fines del siglo XVIII, entregaría al monopolio inglés del 85 al 90% del comercio exterior de la India[417] Pero fue porque los mercados accesibles de Extremo Oriente formaban una serie de economías coherentes, ligadas por una economía-mundo eficaz, por lo que el capitalismo mercantil de Europa pudo ocuparlos y, sirviéndose de sus fuerzas, manejarlos en su beneficio.

Cómo comprender la historia profunda del Extremo Oriente

Entonces, es la historia subyacente de Asia la que nos interesa, pero admitamos que no es fácil de comprender. Hay en Londres, Amsterdam y París admirables archivos, pero es siempre a través de la historia de las grandes Compañías como se perciben los paisajes de la India o de Insulindia... Hay también, en Europa y en el mundo, admirables orientalistas. Pero el experto en el estudio del Islam no lo es en el estudio de China, o de la India, o de Insulindia o de Japón. Además, los orientalistas son a menudo excelentes lingüistas y especialistas en la cultura, más que historiadores de las sociedades o de la economía.

Hoy el clima está cambiando. Los intereses de los sinólogos, de los estudiosos del Japón, de los indianistas y de los islamólogos se dirigen más que en el pasado a las sociedades y las extructuras económicas y políticas. Algunos sociólogos incluso piensan como historiadores[418]. Y, desde hace veinte o treinta años, en busca de la identidad de sus países liberados de Europa, los historiadores de Extremo Oriente, cuyas filas aumentan, han emprendido el inventario de sus fuentes, y trabajos variados dan testimonio de lo que Lucien Febvre llamaba el sentido de la «historia-problema». Estos historiadores son los obreros de una historia nueva cuyos resultados pueden seguirse en sus obras y en sus excelentes revistas. Estamos en vísperas de grandes reconsideraciones.

No había que pensar en abordarlo todo, siguiendo sus huellas. La materia es tan abundante (aunque todavía deja muchos problemas en suspenso) que no ha llegado la hora de una visión de conjunto. Sin embargo, he intentado, asumiendo mis riesgos y peligros, dar en *un* ejemplo un esbozo de la amplitud y novedad de los problemas que se presentan. Y mi elección ha recaído sobre la India. A su respecto, poseemos varias obras inglesas básicas y los trabajos de un equipo de historiadores indios de una rara calidad, y que escriben, por suerte, en una lengua —el inglés— que es directamente accesible. Se ofrecían como excelentes guías para atravesar los fastos y las miserias de la India llamada *midieval*, pues, para ellos, según una convención ya venerable, la Edad Media llega hasta el establecimiento de la dominación inglesa. Es el único punto discutible de su manera de ver, a causa de los *a priori* que sugiere (en suma, un retraso de varios siglos con respecto a Europa) y porque introduce en el debate los sedicentes

problemas de un «feudalismo» que, al mismo tiempo, sobreviviría y se deterioraría entre el siglo XV y el XVIII. Pero esta crítica no es más que un detalle.

Si he elegido la India, no es solamente por estas razones. Ni porque su historia sea más fácil de comprender que otra: por el contrario, con respecto a las normas de la historia general, la India me parece un caso sutilmente desviado, muy complicado, política, social, cultural y económicamente. Pero todo se apoya sobre la India, economía-mundo en posición central: todo tiene sus raíces en sus complacencias y sus debilidades. Es por ella por donde comienzan los portugueses, los ingleses y los franceses. Solamente los holandeses constituyen la excepción y, al anclar su fortuna en el corazón de la Insulindia, ganaron más rápidamente que los otros la carrera de los monopolios. Pero, al actuar así, ¿no abordaron demasiado tarde la India, de la que dependerá finalmente cualquier grandeza duradera para los intrusos llegados del Oeste, musulmanes en un principio, occidentales después?

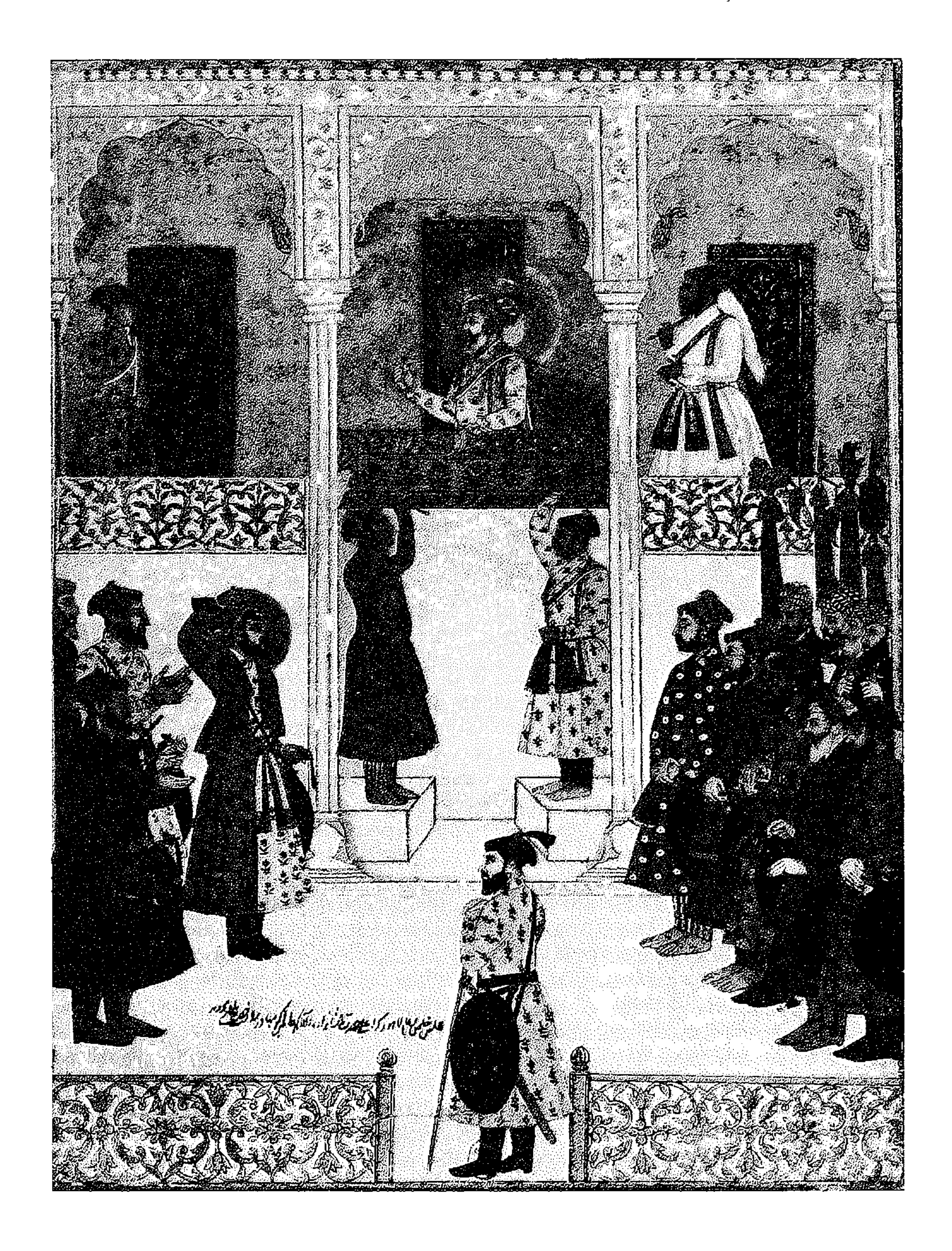
Las aldeas indias

La India son aldeas. Millares y millares de aldeas. Digamos *las* aldeas más bien que *la* aldea[419] Emplear el singular equivale a sugerir la abusiva imagen de una aldea india tipo, cerrada en su vida colectiva, que atravesaría intangible, igual a sí misma y siempre autárquica, la agitada historia de la India, y que, por un segundo milagro, sería la misma a través del enorme continente, pese a las originalidades de sus diversas provincias (por ejemplo, las particularidades tan evidentes del Decán, el «país del Sur»). Sin duda, una unidad aldeana autosuficiente, para alimentarse y para vestirse, que se preocupa sólo por ella, se encuentra en ciertas regiones aisladas y arcaicas todavía hoy. Pero es la excepción.

La regla es la apertura al exterior de la vida aldeana, encuadrada por las diferentes autoridades y los mercados que la vigilan, la vacían de sus excedentes y le imponen las comodidades y los peligros de la economía monetaria. Llegamos aquí al secreto de la historia entera de la India: esa vida captada en la base y que recalienta y alimenta el gigantesco cuerpo social y político. En un contexto muy diferente, es el esquema de la economía rusa por la misma época.

A la luz de estudios recientes, se ve bien cómo funciona la máquina, al capricho de las cosechas, los cánones y los impuestos del Estado. Omnipresente, la economía monetaria es una excelente correa de transmisión; facilita y multiplica los intercambios, incluso los intercambios forzados. El mérito de esta circulación sólo en parte es del gobierno del Gran Mogol. De hecho, la India es, desde siglos atrás, presa de la economía monetaria, en parte por el hecho de sus lazos con el mundo mediterráneo, poseedor desde la Antigüedad de la moneda, que de alguna manera ha inventado y exportado a lo lejos. De creer a L. C. Jain[420], la India ya habría tenido banqueros en el siglo VI antes de Jesucristo, es decir, un siglo antes de la época de Pericles. En todo caso, la economía monetaria penetró en los intercambios de la India muchos siglos antes del sultanato de Delhi.

El aporte esencial de éste, en el siglo XIV, fue una organización administrativa coercitiva que, de escalón en escalón, de provincia a distrito, llega hasta las aldeas y las mantiene bajo su control. El peso y la mecánica de este Estado, que hereda el Imperio del Gran Mogol, en 1526, le permiten suscitar y captar los excedentes rurales. Así, favorece el mantenimiento de estos excedentes y su incremento. Pues en el despotismo musulmán de los mogoles hay una parte de «despotismo ilustrado», el cuidado de no matar



En la corte del Gran Mogol, un señor indio dirigiéndose al soberano. (Clisé de la B. N.)

la gallina de los huevos de oro, de cuidar la «reproducción» campesina, de extender los cultivos, de sustituir una planta por otra más provechosa, de colonizar las tierras no explotadas, de multiplicar las posibilidades de irrigación mediante los pozos y las albercas. A lo que se añaden el cerco y la penetración de las aldeas por los mercaderes ambulantes, por los mercados de los burgos próximos, incluso por los mercados establecidos para el trueque de productos alimenticios en el interior de las grandes aldeas, o, en plena naturaleza, entre aldeas, por los mercados ávidos de las ciudades más o menos lejanas, en fin por las ferias ligadas a ferias religiosas.

¿Aldeas sometidas? Se esfuerzan por conseguirlo las autoridades de las provincias y los distritos; los señores que han recibido del Gran Mogol (en principio, el único poseedor de la tierra) una parte de los cánones de los dominios (los *jagirs*, es decir, los «beneficios»); los recaudadores atentos de los impuestos, los *zamindars*[421], que tienen también sobre las tierras derechos hereditarios; los comerciantes, usureros y cambistas, que compran, transportan y venden las cosechas, que también transforman los impuestos y cánones en dinero, para que el dinero en efectivo circule fácilmente. El señor, en efecto, vive en la corte de Delhi, donde tiene su rango, y el *jagir* le es concedido por un plazo bastante corto, tres años por lo general. Lo explota deprisa y sin vergüenza, de lejos, y, como el Estado, desea obtener sus cánones, no en especie, sino en dinero[422] La transformación de la cosecha en dinero contante y sonante es, así, la clave del sistema. El metal blanco y el metal amarillo no son solamente objetos y medios de atesoramiento, sino herramientas indispensables para el funcionamiento de la enorme máquina, desde sus bases campesinas hasta lo alto de la sociedad y los negocios[423].

La ciudad, además, es atrapada desde dentro por su jerarquía propia y el sistema de las castas (artesanados y proletariados de los intocables). Hay un amo atento, el jefe de aldea, y una «aristocracia» restringida, la de los *khud-kashta*, pequeña minoría de campesinos relativamente ricos, o más bien de posición holgada, propietarios de las mejores tierras, poseedores de cuatro o cinco arados, cuatro o cinco pares de bueyes o de búfalos, que gozan, por añadidura, de una tarifa fiscal de favor. Representan, de hecho, la famosa «comunidad» aldeana de la que tanto se ha hablado. A cambio de sus privilegios y de la propiedad *individual* de los campos que cultivan ellos mismos con la mano de obra familiar, son, frente al Estado, responsables *solidariamente* del pago del impuesto de la aldea entera. Cobran, además, una parte del dinero recaudado. De igual modo, son favorecidos en lo que concierne a la colonización de los espacios incultos y la fundación de aldeas nuevas. Pero son vigilados de cerca por las autoridades, que temen el desarrollo, en su beneficio, de una especie de arriendo rústico o aparcería, o aun de salariado agrícola (que existe, pero escasamente), y por ende de una propiedad fuera de la norma y que, al agrandarse bajo el régimen fiscal de favor, haría disminuir finalmente el volumen del impuesto[424]. En cuanto a los otros campesinos, no propietarios de sus campos, llegados del exterior y que, en ocasiones, cambian de aldea con sus animales y su arado, soportan impuestos más pesados que ellos.

Al aldea tiene, además, sus propios artesanos: perpetuados en sus funciones por sus castas, obtienen por su trabajo una parte proporcional de la cosecha colectiva, más una parcela de tierra para cultivar (algunas castas, sin embargo, son asalariadas)[425]. Régimen complicado, diréis, pero, ¿hay un mundo, un régimen campesino que sea simple? «El campesino no era un esclavo, y tampoco era un siervo, pero su situación era, sin duda alguna, de dependencia»[426]. La parte de sus ingresos que se apropian el Estado, el señor del *jagir* y otros cobradores oscila entre un tercio y la mitad, y aún más en las zonas fértiles[427] Entonces, ¿cómo es posible tal régimen? ¿Cómo la economía campesina lo soporta, conservando, además, cierta facultad de expansión, puesto que la India, en crecimiento demográfico desde el siglo XVII, siguió produciendo lo suficiente para su población, aumentó sus cultivos industriales y hasta la producción de mu-



Caravana india de bueyes que lleva trigo de «Balaguate» (Balaghat, en la provincia de Madhya Pradesh) a los portugueses de Goa (siglo XVI). (Foto F. Quilici.)

chas hortalizas, para responder a un consumo acrecentado de frutos y a una nueva moda entre los propietarios[428]?

Estos resultados deben atribuirse a la modicidad del nivel de vida campesino y a la alta productividad de su agricultura.

En efecto, la India rural, hacia 1700, no cultiva más que una parte de su suelo: en la cuenca del Ganges, por ejemplo, según estadísticas probables, se explotaba solamente la mitad de las tierras arables cultivadas en 1900 en la misma región; en la India central, entre los dos tercios y los cuatro quintos; en la India meridional, se puede en rigor *imaginar* una proporción más elevada. Así, un hecho está fuera de duda: casi en todas partes, del siglo XV al XVIII, la agricultura india no trabajó más que las mejores tierras. Y como no pasó por una revolución agrícola y las herramientas, los métodos y los cultivos *esenciales* no cambiaron hasta 1900, es *probable* que el producto *per capita* del campesino hindú fuera superior en 1700 a lo que será en 1900[429]. Tanto más cuanto que la tierra no cultivada, donde se fundan aldeas nuevas, ofrece al campesinado una reserva de espacio, y por ende el recurso de una ganadería más fácil; y por lo tanto más animales de tiro, más bueyes y búfalos para uncir al arado, más productos lácteos, más *ghee*, la mantequilla fundida que utiliza la cocina india. Irfan Habib[430] sostiene que, considerando las dos cosechas anuales, el rendimiento cerealero en la India fue superior al de Europa hasta el siglo XIX. Ahora bien, aun a igualdad de rendimiento, la India llevaría ventaja. En un clima cálido, las necesidades del trabajador son menores que en los países templados de Europa. La modicidad de lo que coge de su cosecha para su subsistencia deja para el intercambio un *excedente* superior.

Otra superioridad de la agricultura india, además de sus dos cosechas por año (cosechas de arroz y de trigo, además de guisantes, o garbanzos o plantas aceiteras), es el lugar que ocupan en ella los cultivos «ricos» destinados a la exportación: el índigo, el algodonero, la caña de azúcar, la adormidera, el tabaco (llegado a la India a comienzos del siglo XVII), el pimentero (una planta trepadora que produce de su tercero a su noveno año, pero no crece si no se la cuida[431], contrariamente a lo que se ha repetido). Estas plantas son de un rendimiento superior al del mijo, el centeno, el arroz o el trigo. Con respecto al índigo, «la costumbre general de los indios es cortarlo tres veces por año»[432]. Da origen, además, a preparaciones industriales complicadas: tanto como la caña de azúcar, y por las mismas razones, su cultivo, que exige grandes inversiones, es una empresa *capitalista,* ampliamente difundida en la India, con la colaboración activa de los grandes recaudadores de impuestos, de los comerciantes, de los representantes de las compañías europeas y del gobierno del Gran Mogol, que trata de crear, en su beneficio, un monopolio mediante arrendamientos exclusivos. El índigo preferido por los europeos es el de la región de Agra, particularmente de la cosecha de los primeros cortes, cuyas hojas son «de un violeta más vivo». Dada la amplitud de la demanda local y europea, el precio del índigo no cesa de subir[433]. En 1633, como las guerras afectan a las regiones productoras del Decán, los compradores persas e indios se dirigen más que de costumbre al índigo de Agra, que supera de golpe el precio récord de 50 rupias el *maund*[434]. Las compañías inglesas y holandesas deciden, entonces, interrumpir sus compras. Pero los campesinos de la región de Agra, informados, supongo, por los comerciantes y los «recaudadores de impuestos», que tienen el negocio en sus manos, arrancan las plantas de índigo y pasan provisionalmente a otros cultivos[435]. Esta flexibilidad de adaptación, ¿es indicio de una eficacia capitalista, de un lazo directo entre campesinos y mercado?

Todo esto no excluye una pobreza evidente de las masas rurales. Las condiciones del sistema lo permiten prever. Además, el gobierno de Delhi se adueña, en principio, de una parte proporcional de la cosecha obtenida, pero, en muchas regiones, los administradores, por comodidad, estimaban la cosecha media de las tierras de antemano y establecían sobre esta base un *impuesto fijo,* en especie o en dinero, proporcional a la superficie cultivada y a la naturaleza del cultivo (menos para la cebada que para el trigo, menos para el trigo que para el índigo, menos para el índigo que para la caña de azúcar y la adormidera)[436]. En estas condiciones, si la cosecha no cumplía con sus promesas, si faltaba el agua, si los bueyes de las caravanas de transporte, o los elefantes, salidos de Delhi se alimentaban de los campos cultivados o si los precios subían o bajaban a destiempo, el infortunio caía sobre el productor. Finalmente, el endeudamiento[437] aumentaba la carga del campesino. Con la complicación del sistema de tenencia de tierras, de propiedad, de fiscalidad, según las provincias y las liberalidades del príncipe, según que reinase el estado de paz o el de guerra, todo variaba, y generalmente de mal en peor. Sin embargo, en conjunto, mientras el Estado Mogol se mantuvo fuerte, supo preservar un mínimo de prosperidad campesina, necesaria para su propia prosperidad. En el siglo XVIII todo se deteriora, el Estado, la obediencia, la fidelidad de los funcionarios de la administración, la seguridad de los transportes, etcétera[438]. Las revueltas campesinas se hacen continuas.

Los artesanos y la industria

Otra gente que sufre en la India son sus innumerables artesanos, presentes en todas partes, en las ciudades, en los burgos, en las aldeas, algunas de las cuales se transforman en ciudades totalmente artesanas. Es de suponer este pulular de obreros, si es verdad que la población urbana aumentó mucho en el siglo XVI, hasta llegar, según algunos historiadores, al 20% de la población total, lo que daría a las ciudades de la India 20 millones de habitantes, es decir, *grosso modo*, la población total de Francia en el siglo XVII. Aunque esta cifra esté inflada, la población artesanal de la India, aumentada por el ejército de trabajadores no cualificados, supone millones de seres que trabajan, a la vez, para el consumo interior y para la exportación.

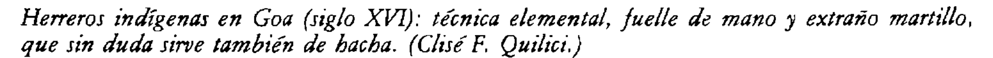
Más que la historia de estos innumerables artesanos, es la naturaleza de la industria antigua de la India lo que preocupa a los historiadores indios deseosos de hacer el balance de su país en vísperas de la conquista británica, y saber, particularmente, si su industria era o no comparable a la de la Europa de ese tiempo, si hubiese sido capaz, o no, por su propio impulso, de engendrar *una* revolución industrial.

La industria, o, mejor dicho, la protoindustria, chocaba en la India con obstáculos numerosos. Algunos, exagerados, sin duda no existen más que en la imaginación de algunos historiadores, en particular, la traba que introduciría el sistema de castas, esta red lanzada sobre el conjunto de la sociedad que atrapa *también* al mundo de los artesanos en sus mallas. En la línea de pensamiento de Max Weber, se supone que la casta impidió el progreso de la técnica, mató toda iniciativa de los artesanos y, al aferrar a un grupo de hombres a una tarea definida de una vez para siempre, prohibió, de generación en generación, cualquier nueva especialización, cualquier movilidad social. «Hay buenas razones —piensa Irfan Habib— para poner en duda esta teoría. [...] Ante todo, porque la masa de los trabajadores no especializados constituía un ejército de reserva para empleos nuevos, si era necesario. Así, los campesinos suministraron, sin duda, la mano de obra necesaria para los campos diamantíferos de Carnatic: cuando algunas minas fueron abandonadas, los mineros, se dice, «retornaron a sus labranzas». Más aún, a la larga las circunstancias podían influir en, e incluso transformar, la especialización artesanal de una casta determinada. Un ejemplo es el de la casta de los sastres en Maharashtra[439], una parte de los cuales se orientó hacia el teñido, y otra hasta se especializó en «el teñido a base de índigo»[440]. Sin duda, hubo cierta plasticidad de la mano de obra. El antiguo sistema de las castas, además, había evolucionado al mismo tiempo que la división del trabajo, pues en Agra, a comienzos del siglo XVII, se distinguían más de cien oficios diferentes[441]. Además, los obreros se desplazaban, como en Europa, en busca de un trabajo remunerado. La destrucción de Ahmadabad provocó, durante el segundo cuarto del siglo XVIII, un fuerte ascenso de las actividades textiles de Surat. ¿Y no vemos a las compañías europeas llamar a su alrededor, en su vecindad, a tejedores provenientes de diversas provincias que, salvo ciertas prescripciones particulares (como la prohibición, para ciertas castas, de viajar por mar), se desplazan por encargo?

Otros obstáculos fueron más serios. El europeo se asombra a menudo ante el pequeño número de herramientas, siempre rudimentarias, de las que se sirve el artesano en la India. Una «indigencia de herramientas» que, explica Sonnerat, con láminas de ilustraciones en su apoyo, hace que un aserrador de madera emplee «tres días de trabajo para hacer una tabla que a nuestros obreros no les llevaría más de una hora de trabajo». ¿Quién no se sorprendería de que «esas bellas muselinas que tanto anhelamos sean hechas en bastidores compuestos de cuatro trozos de madera clavados en la

tierra»?[442]. Si el artesano indio produce verdaderas obras maestras, es gracias a una gran habilidad manual afinada aún más por una extremada especialización: «Un trabajo que en Holanda realizaría un solo hombre pasa aquí por las manos de cuatro», observa el holandés Pelsaert[443]. Una maquinaria escasa, pues, hecha casi únicamente de madera, a diferencia de la de Europa, en la que se mezcla mucho con el hierro, aun antes de la Revolución Industrial. Son arcaísmos: hasta fines del siglo XIX, la India permanecerá fiel, para la irrigación y el bombeo de agua, por ejemplo, a las máquinas tradicionales de origen iranio: engranajes de madera, ruedas de madera dentadas, sacos de cuero, tubos de barro, energía animal o humana... Pero ello mucho menos por razones técnicas, piensa I. Habib[444] (pues esos mecanismos de madera, como los que se emplean en el hilado y el tejido, son a menudo complejos e ingeniosos), que por razones de coste: el alto precio de los modelos de metal a la europea no habría estado compensado por la economía de una mano de obra abundante y escasamente remunerada. Salvando las distancias, es el problema que plantean hoy ciertas técnicas avanzadas que exigen grandes capitales y poca mano de obra y cuya adopción por el Tercer Mundo es tan difícil y decepcionante.

De igual modo, los indios, si bien están poco al corriente de las técnicas mineras, y se limitan a la explotación de los minerales de la superficie, fabrican, como hemos visto en nuestro primer volumen, un acero acrisolado de calidad excepcional y que se exporta, a alto precio, a Persia y otras partes. En este punto, están por delante de la



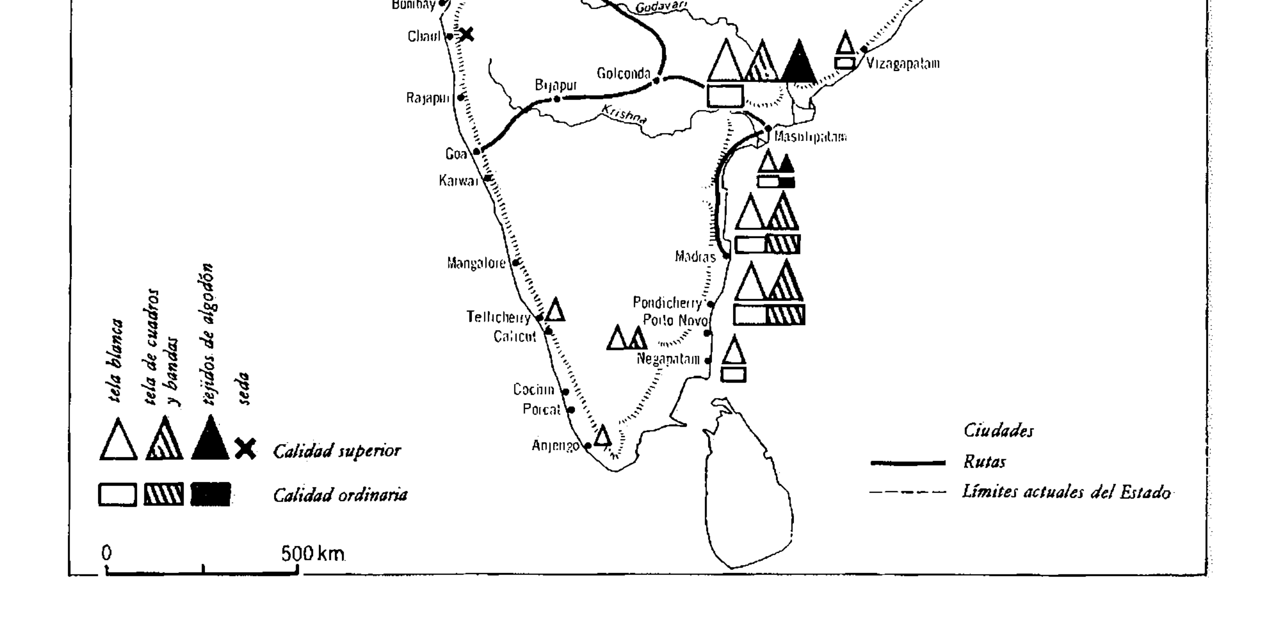
Herreros indígenas en Goa (siglo XVI): técnica elemental, fuelle de mano y extraño martillo, que sin duda sirve también de hacha. (Clisé F. Quilici.)



metalurgia europea. Saben trabajar el metal. Fabrican anclas de barco, hermosas armas, sables y puñales de todas las formas, buenos fusiles y cañones adecuados (aunque hechos de barras soldadas, no obtenidos por una colada de fundición)[445]. Las piezas de cañón del arsenal del Gran Mogol en Baterpore (sobre el camino de Surat a Delhi), según el testimonio de un inglés, en 1615, son de fundición «de diversos calibres, aunque generalmente demasiado cortos y demasiado delgados»[446]. Pero nada indica que no sea ésta una reflexión de marino acostumbrado a las piezas largas de los barcos, ni nada nos dice que estas piezas luego no hayan sido mejoradas. Aurang Zeb dispone, en todo caso, en 1664, de una artillería pesada arrastrada por atalajes fantásticos (que hace desplazar primero, dada su lentitud) y de una artillería muy ligera (dos caballos para una pieza) que sigue regularmente los desplazamientos del Emperador[447]. En esa fecha, los artilleros europeos fueron sustituidos por artilleros indios; aunque fuesen menos hábiles que los extranjeros, se trata de una evidente promoción técnica[448]. Además, fusiles y cañones colonizaron el espacio entero de la India. Cuando Tipu Sahib (el último nabab de Mysore), abandonado por los franceses en 1783, se retira a las montañas, su artillería pesada se desplaza por caminos imposibles, a través de los Ghâtes. En la región de Mangalore, debe uncir a cada pieza de 40 a 50 bueyes; y si el elefante que empuja detrás da un paso en falso, cae con un grupo de hombres al precipicio[449]. Por consiguiente, no hay retrasos técnicos catastróficos. Y las Casas de Moneda de la India, por ejemplo, son tan buenas como las de Europa: en Surat, en 1660, se acuñaban cada día 30.000 rupias sólo para la Compañía Inglesa[450]

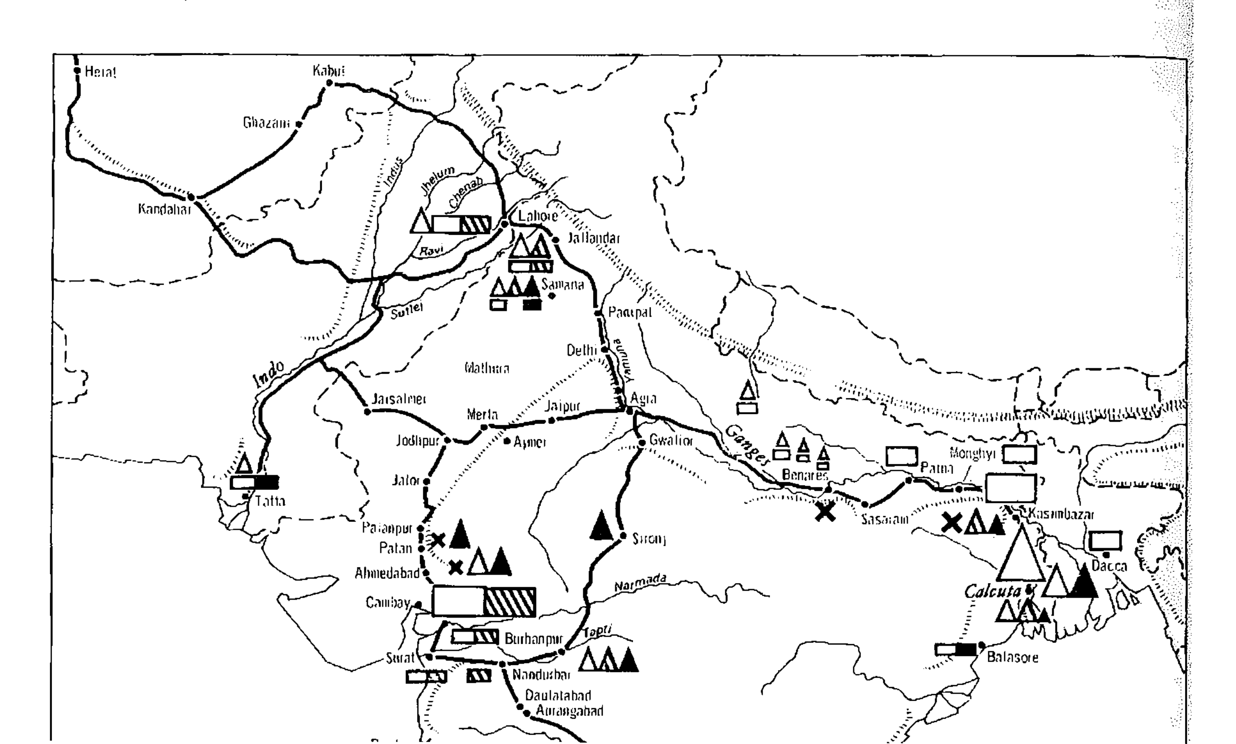
Por último, está la maravilla de las maravillas: los astilleros navales. Según un informe francés, los barcos construidos en Surat hacia 1700 son «muy buenos y prestan grandes servicios... y sería muy ventajoso [para la Compañía Francesa de Indias] hacerse construir algunos», aunque los precios sean los mismos que en Francia, pues la madera de teca de que están hechos les asegura cuarenta años de navegación, «en lugar de diez o doce, o catorce a lo sumo»[451]. En la primera mitad del siglo XIX, los parsis de Bombay hicieron grandes inversiones en la construcción naval, en Bombay y en otros puertos, particularmente en Cochín[452]. Bengala, incluida Calcuta a partir de 1760[453], también tiene sus astilleros: «Los ingleses han armado desde la última guerra [1778-1783] en Bengala solamente de 400 a 500 embarcaciones de todos los tamaños, construidas en la India por su cuenta»[454]. Estos barcos son a veces de gran tonelaje: el *Surat Castle* (1791-1792) desplaza 1.000 toneladas, lleva 12 cañones y cuenta con una tripulación de 150 hombres; el *Lowjee Family*, 800 toneladas, con 125 marineros indios a bordo; el rey de esta flota, el *Shampinder* (1802), llega a las 1.300 toneladas[455]. Además, fue en la India donde se construyeron los más bellos *indiamen*, esos barcos, gigantescos para la época, que llevan el comercio de China. En los mares de Asia, en efecto, hasta la victoria del barco de vapor, a mediados del siglo XIX, los ingleses no utilizaron más que barcos de construcción india. Pero ninguno de ellos iba a Europa: los puertos ingleses están prohibidos. En 1794, la guerra y una urgente necesidad de transportes hicieron levantar la prohibición durante algunos meses. Pero la aparición de barcos y marinos indios provocó reacciones tan hostiles en Londres que los comerciantes ingleses renunciaron rápidamente a utilizar sus servicios[456].

No es necesario insistir en la fabulosa producción textil de la India, de tan conocida que es. Posee en forma cabal la capacidad, tan admirada en la industria pañera inglesa, de poder responder a cualquier aumento de la demanda. Está presente en las aldeas: en las ciudades multiplica las tiendas de tejedores; disemina, de Surat al Ganges una nebulosa de talleres artesanales, que trabajan por su cuenta o por la de grandes comerciantes exportadores; está poderosamente arraigada en Cachemira; coloniza apenas la costa de Malabar, pero puebla densamente la costa de Coromandel. Las compañías europeas intentaron, pero en vano, organizar la actividad de los tejedores según



47. RUTAS E INDUSTRIAS TEXTILES DE LA INDIA A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII

Salvo en la costa de Malabar, rica en pimienta, la industria textil está presente en todas las grandes regiones de la India. Los signos distintos señalan la diversidad de las producciones y dan una idea aproximada de su volumen (Tomado de K. N. Chaudhuri, The Trading World of Asia and the English East India Company, *1978.)*


Herat
Kabul
Ghazani
Kandahar
Indus
Jhelum
Chenab
Lahore
Ravi
Jallandar
Samana
Sutlej
Panipat
Delhi
Yamuna
Mathura
Indo
Jaisalmer
Merta
Jaipur
Agra
Jodhpur
Ajmer
Gwalior
Ganges
Benares
Patna
Monghyr
Jalor
Tatta
Sasaram
Kasimbazar
Palanpur
Patan
Sironj
Ahmedabad
Dacca
Narmada
Calcuta
Cambay
Tapti
Burhanpur
Surat
Nandurbar
Balasore
Daulatabad
Aurangabad

los modelos aplicados en Occidente, sobre todo el *putting out system* del que hemos hablado ampliamente. La tentativa más clara se producirá en Bombay[457], donde, con la inmigración tardía de obreros indios de Surat y otras partes, la empresa podía ser retomada a partir de cero. Pero el sistema indio tradicional de los adelantos y los contratos se mantendrá de manera ejemplar, al menos hasta la conquista y la puesta bajo tutela directa de los artesanos de Bengala, desde los últimos decenios del siglo XVIII.

La actividad textil, en efecto, no era fácil de asir, porque no se encuadraba en una sola red, como en Europa; sectores y circuitos diferentes regían la producción y el comercio de la materia prima; la fabricación del hilo de algodón (operación larga, sobre todo para obtener un hilo muy fino pero sólido, como el de las muselinas); el tejido; el blanqueo y el apresto de los tejidos; y el estampado. Lo que en Europa estaba ligado en vertical (ya en Florencia en el siglo XIII) está aquí organizado en compartimentos separados. El comprador de las Compañías se traslada a veces a los mercados donde los tejedores venden sus telas, pero, por lo general, cuando se trata de grandes pedidos (y los pedidos no cesan de aumentar)[458], es mejor hacer contratos con comerciantes indios que disponen de servidores para recorrer las zonas de producción y hacen ellos mismos contratos con los artesanos. Frente al *servant* de tal o cual establecimiento, el comerciante intermediario se compromete a entregar, en una fecha fija, a un precio establecido definitivamente, tal cantidad y tales tipos definidos de tejidos. Al tejedor, le hace, según el uso, un adelanto en dinero que es de algún modo un compromiso de compra y permite al obrero comprar el hilo y alimentarse mientras dura su trabajo. Terminada la pieza, recibirá el precio según la cotización del mercado, hecha la deducción del adelanto. El precio libre, no fijado en el momento del encargo, varía, en efecto, según el coste del hilo y según el precio del arroz.

El comerciante, pues, corre un riesgo que repercute, evidentemente, sobre la tasa de su beneficio. Pero la libertad dejada al tejedor es cierta: recibe un adelanto en dinero (no, como en Europa, en materia prima); y le queda el recurso directo al mercado, lo que el obrero de Europa pierde en el marco del *Verlagssystem*. Por otra parte, le es posible ocultarse, cambiar de lugar de trabajo, incluso hacer huelga, abandonar el oficio, volver a la tierra o dejarse reclutar por el ejército. En estas condiciones, K. N. Chaudhuri encuentra bastante inexplicable la pobreza del tejedor, de la que todos dan testimonio. ¿La razón de ella es una estructura social antigua que condena a agricultores y tejedores a la remuneración mínima? El enorme aumento de la demanda y de la producción en los siglos XVII y XVIII quizás aumentó la libertad de elección del artesano, pero no alteró el bajo nivel general de los salarios, pese al hecho de que la producción estaba bañada por una economía monetaria directa.

Este sistema hacía inútiles las manufacturas, en general, pero existían manufacturas, con concentraciones de mano de obra en grandes talleres: son los *karkhanas*, que trabajan para el uso exclusivo de sus propietarios, los nobles o el mismo emperador. Pero éstos no desdeñan la ocasión de exportar estos productos de gran lujo. Mandelslo (1638) habla de unas magníficas telas de seda y algodón con flores de oro, muy costosas, que se habían empezado a fabricar desde hacía poco en Ahmedabad, durante su paso por la ciudad, y de la que «el Emperador se había reservado [el uso], permitiendo sin embargo a los extranjeros transportar parte de ellas fuera de sus Estados»[459].

De hecho, la India entera trabaja la seda y el algodón y exporta una increíble cantidad de tejidos, desde los más ordinarios hasta los más lujosos, al mundo entero, pues por mediación de los europeos la misma América recibe gran cantidad de ellos. Su diversidad puede colegirse a través de las descripciones de los viajeros y las listas de mercancías elaboradas por las Compañías europeas. Demos como muestra (textualmente y sin comentarios) la enumeración de un informe francés sobre los artículos textiles de diferentes provincias: «Telas de Salem crudas y azules, guineas azules de Madura, bom-

basíes de Gondelur, percales de Arni, manteles de Pondichéry, bétilles, chavonis, tarnatanas, organdíes, stinkerques acanalados, cambayes, nicanias, bajutapeaux, papolis, corotes, branls, boelans, limanas, alfombras de cama, chittes, cadées, doulis blancs, pañuelos de Masulipatam, sanas, muselinas, terrindines, doreas (muselinas listadas), pañuelos stinkerques, malmolles unidas, bordadas en hilos de oro y plata, telas comunes de Patna [exportadas en tal cantidad, hasta 100.000 piezas, que se pueden obtener sin «hacerlas contratar»[460]], sirsakas (tela de seda y algodón), baffetas, hamnas, casses, telas de cuatro hilos, bombasíes comunes, gasas, telas de Permacody, guineas de Yanaon, conjous...»[461]. El autor del informe añade también que las calidades varían mucho para ciertos tipos de telas: en Daca, mercado de «muy bellas muselinas, únicas en su especie... hay muselinas unidas desde 200 fcs. las 16 varas hasta 2.500 f. las 8 varas»[462]. Pero esta enumeración, ya impresionante, desempeña un triste papel al lado de las 91 variedades de textiles cuya lista ha hecho Chaudhuri, en el apéndice a su libro.

No hay duda de que, hasta la revolución mecánica inglesa, la industria india del algodón fue la primera del mundo, tanto por la calidad como por la cantidad de sus productos y el volumen de sus exportaciones.

Un mercado nacional

Todo circula en la India, tanto los excedentes agrícolas como las materias primas y los productos manufacturados destinados a la exportación. El cereal recolectado en los mercados aldeanos llega, a través de cadenas comerciales locales, usureros y prestamistas, a los burgos y las pequeñas ciudades *(qasbahs),* y luego a las grandes ciudades por medio de grandes comerciantes especializados en el transporte de mercancías pesadas, sal y cereales en particular[463]. No es que esta circulación sea perfecta: se deja sorprender por el regreso de las hambres bruscas, que las grandes distancias a menudo hacen catastróficas. Pero, ¿no ocurre lo mismo en la América colonial? ¿O en la vieja Europa misma? Además, la circulación se presenta bajo todas las formas posibles: atraviesa los obstáculos, une regiones lejanas, texturas y niveles diferentes; finalmente, todas las mercancías circulan, tanto las ordinarias como las preciosas, cuyo transporte está protegido por seguros de tasas relativamente bajas[464].

La circulación terrestre estaba asegurada por poderosas caravanas, las *kafilas* de los comerciantes *banjaras,* protegidas por guardias armados. Estas caravanas utilizaban indistintamente, según los lugares, carros tirados por bueyes, por búfalos, por asnos, por dromedarios, por caballos, por mulas, por cabras y, a veces, por porteadores. Se interrumpían durante la estación de las lluvias, momento en que cedían el primer lugar a los transportes por vías fluviales y canales, transportes mucho menos costosos, a menudo más rápidos, pero cuyas tasas de seguros eran, curiosamente, más elevadas. Las caravanas eran recibidas en todas partes con alegría; hasta las aldeas las albergaban gustosamente[465].

La expresión que se impone, excesiva, es la de *mercado nacional:* el enorme continente admite cierta coherencia cuya economía monetaria es un elemento importante, esencial. Esta coherencia crea polos de desarrollo, organizadores de simetría indispensable para una circulación viva.

¿Quién no observa, en efecto, el papel dominante de Surat y de su región, privilegiada en todos los ámbitos de la vida material: comercio, industria y exportaciones? El puerto es la gran puerta de salida y la gran puerta de entrada, que el comercio lejano une tanto con el flujo metálico del Mar Rojo como con los puertos lejanos de Eu-



Los viajes en la India en el siglo XVI: carretas de bueyes en las que viajan las mujeres en el Reino de Cambay; guardia armada de escolta. (Clisé F. Quilici.)

ropa e Insulindia. Otro polo que va a crecer es Bengala, maravilla de la India, un colosal Egipto. Ese capitán francés que, en 1739, remonta el Ganges hasta Chandernagor, no sin tropiezos, con su barco de 600 toneladas, tiene razón al decir del río: «Es la fuente y el centro del comercio de las Indias. Este se realiza allí con gran facilidad porque no se está sujeto a los inconvenientes que se presentan en la costa de Coromandel[466] [...] y porque el país es fértil y extraordinariamente poblado. Además de la calidad inmensa de las mercancías que se fabrican allí, proporciona trigo, arroz y en general todo lo necesario para vivir. Esta abundancia atrae y atraerá siempre a un gran número de negociantes que envían barcos a todas las partes de la India desde el Mar Rojo hasta China. Se ve allí a ese conjunto de naciones de Europa y de Asia, que difieren tanto en su espíritu y en sus costumbres, ponerse perfectamente de acuerdo, y también separarse, por el interés, que es lo único que los guía»[467]. Sin duda, serían necesarias otras descripciones para restituir a la geografía mercantil de la India toda su densidad. En particular, sería menester hablar del «bloque industrial» del Gujerat, el más poderoso de todo el Extremo Oriente; de Calicut, de Ceilán, de Madrás; y de los diversos comerciantes extranjeros o indios dispuestos a arriesgar sus mercancías o su dinero en un préstamo a la gruesa, oferta que, salvo los holandeses, se disputan todos

los navíos de Europa. Y también habría que hablar de los intercambios complementarios interiores (productos alimenticios, pero también algodón y productos de tinte) por los cursos de aguas y las rutas terrestres, comercio menos brillante pero quizá más importante aún, para la vida global de la India, que la circulación exterior, y, en todo caso, decisivo en lo que concierne a las estructuras del Imperio Mogol.

El peso del Imperio Mogol

El Imperio del Gran Mogol, al sustituir, en 1526, al Sultanato de Delhi se hizo cargo de una organización que había dado pruebas sus virtudes y, fortalecido por esta herencia y por una nueva dinámica, fue por mucho tiempo una máquina pesada pero eficaz.

Su primera hazaña (obra adelantada de Akbar, 1556-1605) había sido hacer coexistir sin demasiadas dificultades a las religiones en presencia, la hinduista y la musulmana. Claro que ésta, naturalmente, por ser la religión de los amos, recibió todos los honores, hasta el punto de que los europeos, al ver las innumerables mezquitas del norte y del centro de la India, durante mucho tiempo consideraron al Islam como la religión general de la India, y al hinduismo como la religión de los comerciantes y los campesinos, como una especie de idolatría en vías de desaparición, al igual que el paganismo, en Europa, ante el cristianismo. El descubrimiento del hinduismo por el pensamiento europeo sólo se producirá en los últimos años del siglo XVIII y los primeros del XIX.

El segundo éxito fue aclimatar y hacer brillar casi en la India entera una misma civilización, tomada de la Persia vecina, de su arte, de su literatura, de su sensibilidad. Hubo, así, fusión de las culturas en presencia y, finalmente, fue la minoritaria, la islámica, la que fue en gran medida absorbida por las masas indias, pero éstas recibieron muchos préstamos culturales[468]. El persa siguió siendo la lengua de los amos, de los privilegiados, de las clases superiores: «Haré escribir al Rajá en lengua persa», anuncia al gobernador de Chandernagor un francés en dificultades en Benarés (el 19 de marzo de 1768)[469]. La administración, por su parte, usaba el hindi, pero incluso su organización seguía también el modelo islámico.

En efecto, hay que inscribir en el activo del Sultanato de Delhi, y luego del Imperio Mogol, la creación en las provincias *(sarkars)* y los distritos *(parganas)* de una administración ramificada que aseguraba la recaudación de impuestos y censos, y que tenía también como misión promover la agricultura —es decir, la base fiscal—, desarrollar la irrigación y favorecer la difusión de los cultivos más útiles, destinados a la exportación[470]. Esta acción, apoyada a veces por subvenciones del Estado y giras de información, ha sido a menudo eficaz.

En el centro del sistema, concentrado en el corazón del Imperio que hace vivir y del que vive, se encuentra la fuerza terrible del ejército. Los nobles agrupados alrededor del emperador, *mansabdars* u *omerahs*, son los cuadros de este ejército, 8.000 en total, en 1647. Según sus grados, reclutan decenas, centenas o millares de mercenarios[471]. Los efectivos de la tropa «mantenida en pie» en Delhi son considerables, impensables a la escala de Europa: casi 200.000 jinetes, más de 40.000 fusileros o artilleros. Como en Agra, la otra capital, una partida en campaña del ejército deja detrás una ciudad desierta, donde se mantiene solamente la presencia de los *banianos*[472]. Si intentamos calcular los efectivos globales de las guarniciones dispersas a través del Imperio y reforzadas en las fronteras, hallaremos que se elevan, sin duda, a un millón de

hombres[473]. «Casi no hay ni una pequeña aldea que no tenga al menos dos jinetes y cuatro soldados de infantería»[474] encargados de mantener el orden y, también, de observar, de espiar.

El ejército constituye por sí solo el gobierno, pues las altas funciones del régimen recaen, ante todo, en soldados. Es también el principal cliente de las lujosas mercancías extranjeras, particularmente los paños europeos, que no se importan para hacer ropas, en estos países cálidos, sino «para *trousses*[475] y sillas de montar para caballos, elefantes y camellos que los grandes hacen bordar en oro y en plata realzados como protuberancia, para cubiertas de palanquines, para fundas de fusiles, a fin de protegerlos de la humedad, y para los desfiles de sus infantes»[476]. Esta importación de paños, en esta época (1724), se elevaría a 50.000 escudos al año. Los caballos mismos, importados de Persia o de Arabia en gran número (un jinete dispone de varias cabalgaduras), son un lujo: su precio, exorbitante, es cuatro veces mayor, por término medio, que en Inglaterra. En la corte, antes de comenzar las grandes ceremonias abiertas «a los grandes y a los pequeños», uno de los placeres del emperador es hacer desfilar «ante sus ojos a un cierto número de los más bellos caballos de sus establos», acompañados por «algunos elefantes [...] con el cuerpo bien lavado y limpio [...] y pintados de negro a excepción de dos grandes rayas de pintura roja», adornados con cubiertas bordadas y campanillas de plata[477].

El lujo que mantienen los *omerahs* es casi tan fastuoso como el del mismo emperador. Como él, poseen sus propios talleres de artesanos, los *karkhannas*, manufacturas cuya refinada producción les está reservada[478]. Como él, tienen la locura de las construcciones. Grandes séquitos de servidores y esclavos los acompañan y algunos de ellos acumulan fabulosos tesoros de oro y piedras preciosas[479]. Podemos imaginar sin dificultad cómo pesa sobre la economía esta aristocracia india que vive, ya de retribuciones otorgadas directamente por el tesoro imperial, ya de censos campesinos recaudados por las tierras que les concede en *jagir* el emperador «para mantener su rango».

Las razones políticas y extra-políticas de la caída del Imperio Mogol

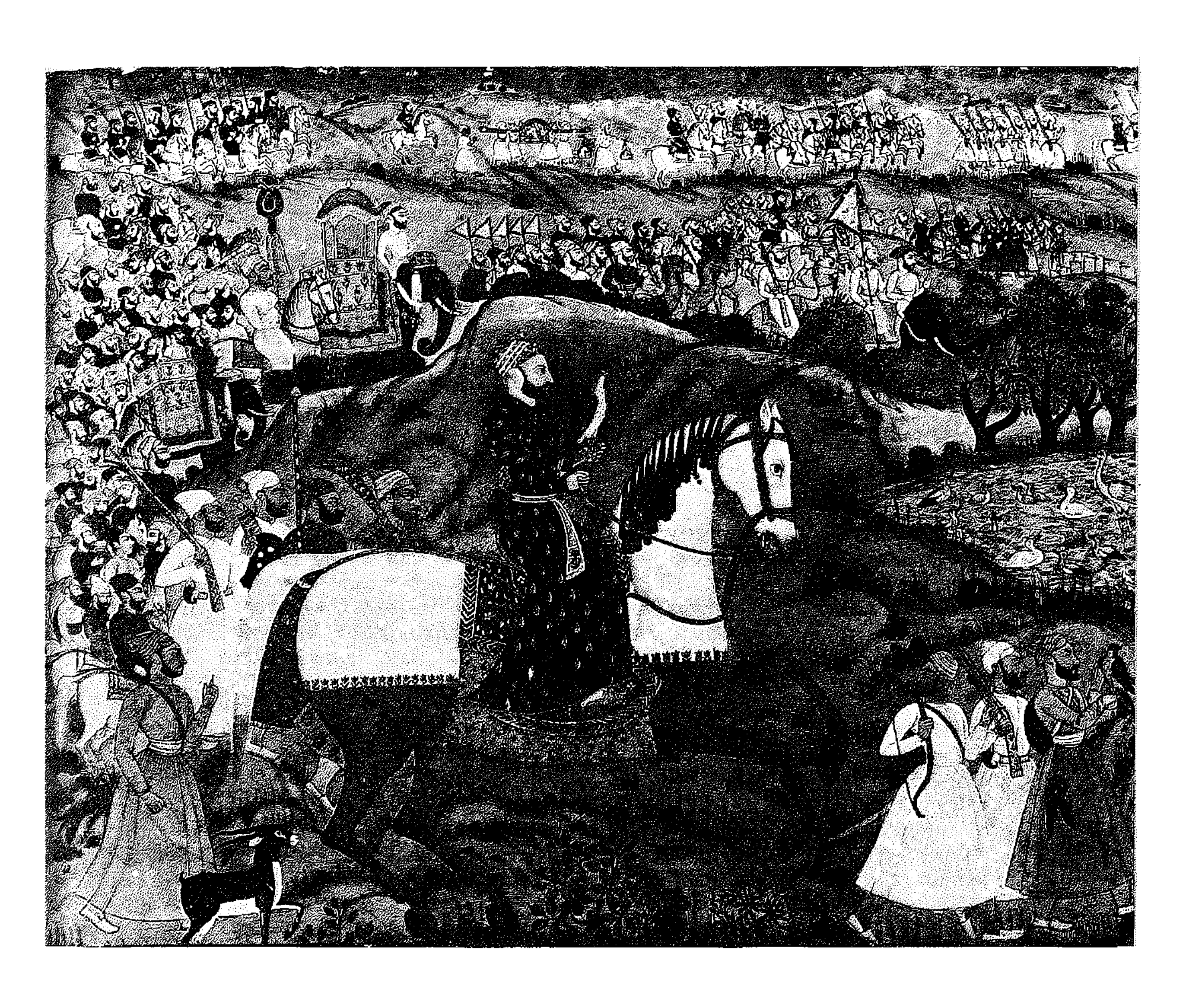
La enorme maquinaria imperial da, en el siglo XVIII, señales de ahogo y desgaste. Para señalar el comienzo de lo que se ha llamado la decadencia mogola, sólo tenemos dificultad para elegir: o 1739, con la toma y el saqueo prodigioso de Delhi por los persas; o 1757, con la batalla de Plassey ganada por los ingleses; o 1761, con la segunda batalla de Panipat: los afganos, armados con corazas medievales, triunfan allí sobre los mahrattas, con armamento moderno, en el momento en que éstos se aprestaban a reconstituir en su beneficio el Imperio del Gran Mogol. Durante mucho tiempo, los historiadores aceptaron, sin gran discusión, como término de la grandeza de la India mogola la fecha de 1707, año de la muerte de Aurang Zeb. Si admitimos esto, el Imperio, en suma, habría muerto por sí solo, sin dejar a los extranjeros, persas, afganos e ingleses, el cuidado de poner fin a sus días.

Fue, evidentemente, un extraño imperio, fundado por la acción de algunos millares de señores feudales, *omerahs* o *mansabdars* (poseedores de rango) reclutados en la India y fuera de la India. A finales del reinado del sha Yahan (1628-1658), venían ya de Persia y de Asia Central, en total, de diecisiete regiones diferentes. Eran tan ajenos al país donde iban a vivir, como, más tarde, los ancianos de Oxford o de Cambridge que gobernarán la India de Rudyard Kipling.

Dos veces al año, los *omerahs* visitaban al emperador. La lisonja era de rigor, como en Versalles. «El Emperador no pronunciaba una palabra que no fuese recibida con ad-

miración y que no hiciese levantar las manos a los principales *omerahs* gritando *karamat,* es decir, *maravillas*»[480] Pero ante todo, mediante esas visitas, se aseguraban de que el soberano estaba bien y de que el Imperio, gracias a él, estaba siempre en pie. La menor ausencia del emperador, la noticia de que una enfermedad lo aquejaba o el falso rumor de su muerte, podían desencadenar de golpe la pasmosa tempestad de una guerra de sucesión. De ahí el encarnizamiento de Aurang Zeb, durante los últimos años de su larga vida, en hacer acto de presencia, aun cuando estaba semimoribundo, en probar *coram populo* que seguía existiendo y, con él, el Imperio. La debilidad de este régimen autoritario, en efecto, consistía en no haber logrado organizar, de una vez por todas, el modo de sucesión imperial. Es verdad que la lucha que se entablaba casi siempre en esta ocasión no era forzosamente muy seria. En 1658, Aurang Zeb, al final de la guerra de sucesión que señalaba el comienzo sangriento de su reinado, acababa de derrotar a su padre y a su hermano Dara-Sikuh. Sin embargo, la aflicción no es muy grande entre los vencidos. «Casi todos los Omrahs fueron obligados a venir a hacer la corte a Aurang Zeb [...] y, lo que es casi increíble, no hubo ni uno solo que tuviese valor para moverse y emprender la menor acción por su Rey, por aquel que los había hecho lo que eran y que los había sacado de la nada y de la esclavitud misma, como es bastante normal en esta Corte, para elevarlos a las riquezas y los honores»[481]. François Bernier, ese médico francés contemporáneo de Colbert, da testimonio, así, de que no ha olvidado, pese a su larga estancia en Delhi, su manera de sentir y de juzgar. Pero los grandes de Delhi siguen otra moral, siguen las lecciones de un mundo aparte. ¿Qué son, por lo demás? *Condottieri,* como los italianos del siglo XV, reclutadores de soldados y jinetes pagados por los servicios que prestan. A ellos les toca reclutar hombres, y armarlos cada uno a su manera (de allí el armamento dispar de las tropas mogolas)[482]. Como *condottieri,* están demasiado habituados a la guerra como para no evitar sus peligros; la dirigen sin pasión, pensando en sus intereses. Como los jefes guerreros de la época de Maquiavelo, a veces prolongan las hostilidades evitando los encuentros decisivos. Una victoria brillante tiene sus inconvenientes: suscita celos del jefe demasiado dichoso. Mientras retrasar una campaña, inflar los efectivos y por ende los pagos y beneficios asegurados por el emperador, sólo presenta ventajas, sobre todo cuando la guerra no es demasiado peligrosa, cuando consiste, frente a una fortaleza que será reducida por el hambre, en instalar un campamento militar de millares de tiendas de campaña, tan grande como una ciudad, con centenares de comercios, de comodidades y hasta de cierto lujo. François Bernier nos ha dejado una buena descripción de esas asombrosas ciudades de tela que se construyen y se reconstruyen a lo largo del viaje de Aurang Zeb a Cachemira, en 1664, y que reúnen a millares y millares de personas. Las tiendas de campaña son distribuidas en el campamento según un orden que se repite. Y los *omerahs,* como en la corte, hacen reverencias al soberano. «Nada es tan magnífico como ver, en una noche oscura, en medio de una campaña, entre todas las tiendas de campaña de un ejército, largas filas de antorchas que conducen a todos los *omerahs* al sector imperial, o que los traen de vuelta a sus tiendas de campaña...»[483].

En resumen, una maquinaria asombrosa, dura y sin embargo frágil. Para que funcione, es necesario un soberano enérgico y eficaz, lo que Aurang Zeb quizá fue durante la primera parte de su reinado, en general hasta 1680, año en que aplastó la revuelta de su hijo Akbar[484]. Pero es necesario también que el país no haga tambalear el orden social, político, económico y religioso que lo rige. Ahora bien, este universo contradictorio no deja de moverse. Lo que cambia no es solamente el soberano, que se hace intolerante, receloso, indeciso y más mojigato que nunca; al mismo tiempo que él, cambia el país entero, y hasta el ejército mismo. Este se entrega al lujo y a todos los placeres, con lo que pierde de sus virtudes guerreras. Además, aumenta sus filas y recluta a demasiados hombres. Ahora bien, el número de *jagirs* no aumenta al mismo ritmo,



El Gran Mogol se va de caza, escoltado por una multitud de señores y servidores, casi todos montados a caballos, elefantes, o camellos (con excepciones de algunos soldados de infantería, al fondo del cuadro, a la derecha). (Clisé de la B.N.)

y los que se conceden están a menudo devastados o situados en tierras áridas. La táctica general de los poseedores de *jagirs* consiste entonces en aprovechar cualquier ocasión de obtener beneficios. En este clima de desprecio del bien público, ciertos miembros de la aristocracia *vitalicia* del Mogol se esfuerzan en sustraer una parte de su fortuna a la restitución legal que, a su muerte, debería hacerse al emperador; hasta llegan, como en el Imperio Turco en el mismo momento, a transformar sus bienes vitalicios en propiedades hereditarias. Otra corrupción del sistema: ya hacia mediados del siglo XVII, príncipes y princesas de la casa real, mujeres del harén y señores se lanzan a los negocios, sea directamente, sea por intermedio de comerciantes que les sirven de testaferros. El mismo Aurang Zeb posee una flota de barcos que llevan el comercio del Mar Rojo y de los puertos de Africa.

La fortuna ya no es, en el Imperio Mogol, la recompensa de los servicios prestados al Estado. Amos de las provincias, *subahs* y *nababs* ya no son muy obedientes. Cuando Aurang Zeb golpea y subyuga a dos Estados musulmanes del Decán —los reinos de Bijapur (1686) y Golconda (1687)—, se encuentra, una vez obtenida la victoria, ante una importante y profunda crisis de insubordinación. Ya se había concretado contra él la viva hostilidad de los mahrattas, un pequeño y pobre pueblo montañés de los Ghâtes occidentales. El Emperador no consigue detener las correrías y los pillajes de esos extraordinarios jinetes, reforzados, además, por una multitud de aventureros y de descontentos. No logra abatir por la fuerza, ni por la astucia ni por la corrupción a su jefe, Sivaji, un patán, una «rata de las montañas». El prestigio del Emperador decae terriblemente por ello. En particular, cuando, en enero de 1664, Surat es tomada y saqueada por los mahrattas, Surat, el gran puerto riquísimo del Imperio Mogol, el punto de partida de todos los comerciantes y de los viajes de peregrinos de La Meca, el símbolo mismo de la dominación y la potencia mogolas.

Por todos estos motivos, N. M. Paerson[485] incluye, con cierta razón, el largo reinado de Aurang Zeb en el proceso mismo de la decadencia mogola. Su tesis es que el Imperio, frente a esta guerra interior inédita y tenaz, se revela infiel a su vocación, a su razón de ser. Es posible, pero, ¿ha sido la tragedia de la guerra solamente, como se sostiene todavía hoy[486], la consecuencia de la política de Aurang Zeb después de 1680, puesta bajo el doble signo de la sospecha sanguinaria y la intolerancia religiosa? ¿No es esto atribuir demasiado a este «Luis XI de la India»[487]? La reacción hinduista fue una oleada venida de las profundidades; vemos sus signos, la guerra de los mahrattas, la herejía triunfante y las luchas encarnizadas de los sikhs[488], pero sus orígenes no se nos aparecen muy claramente. Ahora bien, éstos explicarían, probablemente, el deterioro profundo, inexorable, de la dominación mogola y de su tentativa de hacer convivir dos religiones, dos civilizaciones, la musulmana y la hinduista. La civilización musulmana, con sus instituciones, su urbanismo característico y sus monumentos que incluso el Decán imita, ofreció el espectáculo aparente de un éxito bastante singular. Pero este éxito termina, y la India se parte en dos. Además, este descuartizamiento abre el camino a la dominación inglesa. Isaac Titsingh, un holandés que representó durante mucho tiempo a la V.O.C. en Bengala, lo dice con claridad (25 de marzo de 1788): el único obstáculo insuperable para los ingleses hubiera sido la alianza de los musulmanes y los príncipes mahrattas; «la política inglesa está constantemente dirigida hoy a evitar semejante alianza»[489].

Lo seguro es la lentitud del desgarramiento de la India mogola. La batalla de Plassey (1757) se produce, en efecto, cincuenta años después de la muerte de Aurang Zeb (1707). ¿Es ya este medio siglo de dificultades evidentes un período de decadencia económica? ¿Y de decadencia para quién? Pues, claro está, el siglo XVIII se señala por el ascenso, en la India entera, de los buenos negocios europeos. Pero, ¿cuál es su significado?

De hecho, es difícil juzgar la verdadera situación económica de la India en el siglo XVIII. Algunas regiones, ciertamente, decayeron; otras se han mantenido; y otras han podido progresar. Las guerras que asolaron al país han sido compradas con los sufrimientos alemanes durante la Guerra de los Treinta Años[490] (1618-1648). Y si se trata de comparaciones, nuestras guerras de religión (1562-1598) serían una referencia útil, pues durante estas luchas que mutilaron a Francia la situación económica del país fue más bien buena[491]. Y es este bienestar económico lo que mantiene y prolonga la guerra, lo que permite pagar a las tropas extranjeras de mercenarios que reclutan sin cesar protestantes y católicos. ¿Habrán tenido las guerras de la India una complicidad similar de la economía? Es posible: los mahrattas organizan sus incursiones con la ayuda de hombres de negocios que se ponen de su parte y acumulan los víveres y las municiones necesarios a lo largo de los itinerarios elegidos. Es menester que la guerra pague la guerra.

En síntesis, el problema está planteado: sería necesario, para resolverlo, investigaciones, curvas de precios, estadísticas... ¿Puedo sostener, bajo mi exclusiva responsabilidad, que la India de la segunda mitad del siglo XVIII parece pasar por una coyuntura en alza, presente desde Cantón hasta el Mar Rojo? Que las compañías europeas y los comerciantes independientes o los *«servants»* que intervienen en el *country trade* hagan buenos negocios y aumenten el número y el tonelaje de sus naves puede significar perjuicios y reordenamientos, pero ha sido necesario que la producción del Extremo Oriente, y particularmente la de la India, que ocupa siempre una posición central, siga el movimiento. Y «por cada pieza de tela fabricada para Europa —como escribe Holden Furber, al correr de la pluma—, era menester tejer cien para el consumo interior»[492]. Incluso el Africa de los bordes del Océano Indico se reanimaba entonces bajo el impulso de los mercaderes del Gujerat[493]. ¿Sería el pesimismo de los historiadores de la India con respecto al siglo XVIII solamente un posición *a priori*?

En todo caso, tanto si la India se abre por el ascenso como por el reflujo de su vida económica, lo cierto es que se ofrece sin muchas defensas a la conquista extranjera. No solamente la de los ingleses: franceses, afganos y persas se unen gustosamente a ella.

¿Lo que se deteriora es la vida de la India en la cúspide de su funcionamiento político y económico o la vida estrecha de los burgos y las aldeas? En este plano elemental, no todo se mantiene, pero muchas cosas quedan donde están. En todo caso, los ingleses no se apoderan de un país sin recursos. Aun después de 1783, en Surat, ciudad que sin embargo ya ha decaído, ingleses, holandeses, portugueses y franceses realizan un comercio importante[494]. Mahé, en 1787[495], atrae y arrastra hacia sus precios más elevados que los de los puestos ingleses el comercio de la pimienta. El tráfico francés de India en India, asegurado por los establecimientos en nuestras factorías, y más aún en la isla Borbón y la isla de Francia, prospera, o por lo menos se mantiene. Y no hay un francés en busca, demasiado tarde, de fortuna en las Indias que no tenga por entonces sus soluciones antibritánicas y sus planes mercantiles: ¿no es siempre la India una presa, una conquista deseable?

El retroceso de la India en el siglo XIX

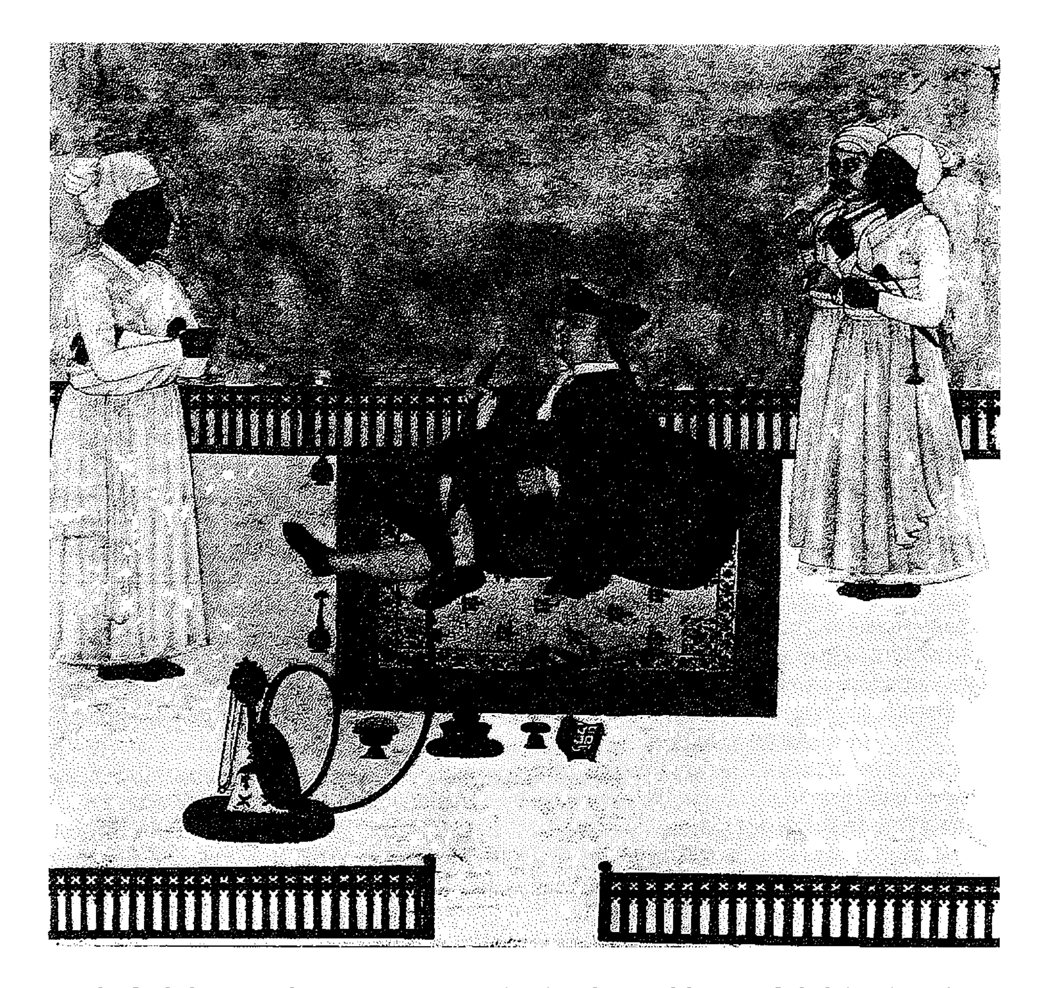
Es indudable el retroceso general de la India en el siglo XIX. Retroceso absoluto, y relativo también, en la medida en que será incapaz de acompañar a la Revolución Industrial europea e imitar al amo inglés. Pero, ¿es el capitalismo tan particular de la India el responsable de ello? ¿Es la estructura económica y social coactiva de los salarios

demasiado bajos? ¿O la coyuntura política difícil, las guerras del siglo XVIII, conjugadas con las usurpaciones crecientes de Europa, y particularmente de los ingleses? ¿O bien el golpe decisivo lo dio, pero tardíamente, como en Rusia, la revolución de las máquinas de Europa?

El capitalismo indio, evidentemente, tuvo sus deficiencias. Pero formaba parte de un sistema que, después de todo, no funcionaba tan mal, aunque la India fuese un cuerpo desproporcionado, diez veces mayor que Francia, veinte veces mayor que Inglaterra. Este cuerpo, este mercado nacional que la geografía divide contra él mismo, necesita para vivir (el cuerpo) o funcionar (el mercado) cierta cantidad de metales preciosos. Ahora bien, el sistema económico-socio-político de la India, por duro e incluso perverso que sea, la condena, como hemos visto, a la fluidez necesaria y a la eficacia de la economía monetaria. La India no dispone de metales preciosos, pero los importa en cantidad suficiente como para que, desde el siglo XIV, los censos campesinos, en la zona central, sean recaudados en especie. ¿Quién pudo hacer más, en el mundo de entonces, incluida Europa? Y como la economía monetaria sólo funciona a condición de hacer reservas, de acumular, de abrir compuertas, de crear, antes de las cosechas o los pagos, dinero *artificial,* de organizar las transacciones del mercado y del crédito, como no hay economía *ampliamente* monetaria sin comerciantes, negociantes, armadores, aseguradores, corredores, intermediarios, tenderos y buhoneros, está claro que esa jerarquía mercantil existe y desempeña su papel en la India.

Es allí donde un cierto capitalismo forma parte del sistema mogol. En los puntos de paso obligado, negociantes y banqueros ocupan los puestos clave de la acumulación y la reactivación del capital. Si falta tanto en la India, como en el Islam, la continuidad de las grandes familias terratenientes en el Occidente acumulan, al mismo tiempo que riqueza, un capital de influencia y de poder, el sistema de castas favorece y estabiliza, en cambio, el proceso de la acumulación mercantil y bancaria, proseguido obstinadamente de generación en generación. Ciertas familias llegan a tener fortunas excepcionales, comparables con las de los Fugger o los Médicis. En Surat, hay negociantes que poseen flotas enteras. Hasta conocemos centenares y centenares de mercaderes afiliados a castas de *banianos.* Y lo mismo comerciantes musulmanes acomodados o riquísimos. En el siglo XVIII, los banqueros parecen estar en la cumbre de su riqueza. ¿Son llevados, como me inclino a creer, bajo la influencia, quizás, de la historia europea, por la evolución lógica de una vida económica que tiende a crear, al final, los altos niveles de actividad bancaria? ¿O, como ha sugerido T. Raychaudhuri, esos hombres de negocios se lanzan a las finanzas (la percepción de impuestos, la banca y la usura) porque la competencia europea, cada vez más, los expulsa de la vida marítima y del comercio[496]? Los dos movimientos han podido combinarse para asegurar la fortuna de los *Jagatseths,* quienes, honrados por este título suntuoso *(banqueros mundiales),* sustituyeron para él, en 1715, a sus antiguos patronímicos.

Conocemos bastante bien a esa familia originaria del Estado de Jaipur y perteneciente a una rama de la casta de los marwari. Su fortuna se hace enorme después de su instalación en Bengala, donde los vemos efectuar la recaudación de impuestos para el Gran Mogol, el préstamo usurario, los adelantos bancarios y ocuparse de la Casa de Moneda de Murshidabad. De creer a algunos de sus contemporáneos, hicieron fortuna solamente estableciendo la cotización de las rupias con respecto a las piezas antiguas. Como cambistas, envían a Delhi sumas enormes en letras de cambio, para beneficio del Gran Mogol. Durante la toma de Murshidabad por un destacamento de la caballería mahratta, pierden de golpe 20 millones de rupias, pero sus negocios continúan como si no hubiese ocurrido nada... Agreguemos que los Jagatseths no son únicos. Se conocen muchos otros hombres de negocios que no hacen mal papel al lado de ellos[497]. Estos capitalistas de Bengala se arruinarán progresivamente, es cierto, a partir de fines



Empleado de la East India Company entregado a los placeres del opio y de la dolce vita. *Pintura india de Dip Chand (fines del siglo XVIII). Victoria and Albert Museum. (Clisé del Museo.)*

del siglo XVIII, mas por obra de los ingleses, no por su propia incapacidad[498]. Sobre la costa oeste de la India, en cambio, vemos en Bombay, durante la primera mitad del siglo XIX, a parsis y gujeratis, musulmanes e hindúes, muy ricos, prosperar en todas las actividades mercantiles y bancarias, la construcción naval, los fletes, el comercio con China y hasta en ciertas industrias. Uno de los más ricos, el parsi J. Jeejeebhoy, tenía en depósito 30 millones de rupias en un banco inglés de la ciudad[499] En Bombay, la colaboración y la organización de las redes de negocios indígenas eran indispensables para los ingleses, y el capitalismo indio demostró sin dificultad su capacidad de adaptación.

¿Es decir que siempre se llevó las de ganar en la India? Ciertamente no, porque los mercaderes y banqueros no estaban solos. Por encima de ellos, tenían, antes de las exigencias de la dominación inglesa, los Estados despóticos de la India, y no sólo el del Gran Mogol: la riqueza de las grandes familias de comerciantes las destinaba a las exacciones de los poderosos. Vivían en el temor perpetuo de las expoliaciones y las tortu-

ras[500]. Así, por vivo que fuese el movimiento del dinero que es el alma del capitalismo mercantil y de la economía india, al mundo de los *banianos* le faltan las libertades, las seguridades y las complicidades de la política que, en Occidente, favorecieron el avance capitalista. Pero de ahí a tachar al capitalismo indio de impotencia, como se ha hecho a veces, hay mucha distancia. La India no es China, donde el capitalismo en sí, es decir, la acumulación, es obstaculizado conscientemente por el Estado. En la India, los comerciantes riquísimos, aunque estén expuestos a las extorsiones, son numerosos y se mantienen. La solidaridad poderosa de la casta envuelve y garantiza la fortuna del grupo, le asegura complicidades mercantiles desde Insulindia hasta Moscú.

No acusaré, pues, al capitalismo de los atrasos de la India, que ciertamente obedecen, como siempre, tanto a razones internas como externas.

Entre las internas, quizás sea menester poner de relieve los bajos salarios. Es un truismo hablar del desfase de los salarios indios con respecto a los de Europa. En 1736, para los directores de la *East India Company,* los salarios de los obreros franceses (y se sabe que son muy inferiores a las remuneraciones de la mano de obra inglesa) serían seis veces superiores a los de la India[501]. Chaudhuri no se equivoca, sin embargo, cuando encuentra un poco misteriosa esa paga miserable a obreros muy cualificados a los que el contexto social deja, al parecer, una libertad y unos medios de defensa suficientes. Pero, ¿no es el bajo nivel de los salarios un rasgo estructural inscrito desde siempre en el sistema económico general de la India? Quiero decir: ¿no es la condición *sine qua non* de la afluencia de los metales preciosos a la India, afluencia muy antigua, iniciada ya desde los tiempos de Roma? ¿No explica, mejor aún que el gusto desenfrenado por el atesoramiento del emperador y de los privilegiados, esa especie de atracción ciclónica que lleva los metales preciosos del Oeste al Este? Las monedas de oro y de plata, cuando llegan a la India, se valorizan automáticamente a la medida del bajísimo precio del trabajo de los hombres, el cual implica forzosamente el bajo precio de los víveres e incluso el bajo precio, relativo, de las especias. De ahí, como un choque de rechazo, la potencia de la penetración, en los mercados de Occidente, de las exportaciones indias, de sus materias primas y más aún de sus telas de algodón y sus sederías: son favorecidas, con respecto a la producción inglesa, francesa u holandesa, por su calidad y por su belleza, pero también por una diferencia de precios análoga a la que lanza hoy a los mercados del mundo los textiles de Hong-Kong o de Corea.

El trabajo de un «proletariado exterior» es el fundamento mismo del comercio de Europa con la India. Defendiendo el principio de las exportaciones de metales preciosos, Thomas Man, en 1684, daba un argumento perentorio: las mercancías indias que la Compañía de las Indias ha comprado por 840.000 libras fueron revendidas por 4 millones en Europa; corresponden, finalmente, a los ingresos de dinero en Gran Bretaña[502]. A partir de mediados del siglo XVII, las importaciones de tejidos de algodón ocupan el primer lugar y aumentan rápidamente. En 1785-1786, en el curso de un solo año, la Compañía Inglesa vendió, sólo en la ciudad de Copenhague, 900.000 piezas de tejidos indios[503]. Pero, ¿no tiene razón K. N. Chaudhuri al deducir de este hecho que no podía haber ningún estímulo a una investigación técnica que aumentase la productividad del trabajo en un país donde los artesanos se contaban por millones y cuyos productos arrancaba el mundo entero? Al marchar todo bien, todo podía quedar como estaba. El estímulo, por el contrario, actuó sobre la industria europea amenazada. Inglaterra, para comenzar, cerró sus fronteras durante la mayor parte del siglo XVIII a los textiles de la India que reexportaba a América y Europa. Luego trató de apoderarse de un mercado tan provechoso. Sólo podía hacerlo mediante una economía drástica de mano de obra. ¿Fue un azar que la revolución de la máquina comenzase en la industria del algodón?

Llegamos así a la segunda explicación, ya no interior, sino exterior, del retraso de

la India. Esta segunda explicación es, en una palabra, Inglaterra. No basta con decir: los ingleses se apoderaron de la India y de sus recursos. La India fue, para ellos, un instrumento gracias al cual se hicieron dueños de un espacio más extenso que ella, para dominar la super-economía-mundo asiática, y es en este marco ampliado donde se ve muy pronto cómo las estructuras y equilibrios internos de la India fueron deformados y desviados para responder a objetivos que le eran extraños. Cómo también, en este proceso, finalmente fue, en el siglo XIX, «desindustrializada», reducida al papel de gran productor de materias primas.

En todo caso, la India del siglo XVIII no está en condiciones de engendrar un capitalismo industrial revolucionario. Dentro de sus propios límites, respira y actúa con naturalidad, con fuerza, con éxito; dispone de una agricultura tradicional, pero abundante y de alto rendimiento; de una industria de tipo antiguo, pero sumamente vivaz y eficaz (hasta 1810, el acero indio será incluso de calidad superior al inglés, y sólo inferior al acero sueco)[504]; está atravesada por una economía de mercado existente desde mucho tiempo atrás; dispone de círculos mercantiles numerosos y eficaces. Finalmente, su potencia comercial e industrial reposa, como es natural, en un fuerte comercio lejano: se baña en un espacio económico mayor que ella misma.

Pero no domina a ese espacio. Incluso he señalado su pasividad frente al mundo que la rodea y del que depende lo más importante de sus intercambios. Ahora bien, es desde el exterior, por un acaparamiento de las vías del *country trade* asiático, desde donde la India fue poco a poco empobrecida, destronada. La intervención de Europa, que se tradujo primero en un golpe a sus exportaciones, finalmente se volvió contra ella. Para colmo de la ironía, fue la fuerza masiva de la India la que será utilizada para completar su autodestrucción, para forzar, a partir de 1760, en beneficio de Inglaterra, las puertas mal abiertas de China, gracias al algodón y al opio. Y la India soportará el choque de rechazo de esta fuerza acrecentada de Inglaterra.

India y China cogidas en una super-economía-mundo

Al término de estas explicaciones, henos aquí que hemos vuelto al problema planteado inicialmente: la vida de conjunto del Extremo Oriente cogida, desde 1400, en una super-economía-mundo muy extensa, grandiosa, pero frágil. Esta fragilidad fue, sin ninguna duda, uno de los factores más importantes de la historia universal. Pues el Extremo Oriente, suficientemente organizado para ser penetrado con relativa facilidad, insuficientemente organizado para defenderse, llama al invasor. La intrusión de los europeos no implica, pues, su sola responsabilidad. Además, sigue a muchas otras intrusiones, aunque no sean más que las del Islam.

El lugar de cita, el punto de confluencia lógico, en el centro de esta super-economía-mundo, es y sólo puede ser la Insulindia. La geografía la sitúa en el extremo de Asia, a mitad de camino de la China y Japón, por una parte, de la India y los países del Océano Indico, por la otra. Sin embargo, las posibilidades que abre la geografía, le corresponde a la historia aceptarlas o no, y, en el rechazo o la aceptación, habrá innumerables matices, según el comportamiento de los dos gigantes del Extremo Oriente: India y China. Cuando son ambos prósperos, dueños de sus cuerpos, y actúan simultáneamente en el escenario exterior, el centro de gravedad del Extremo Oriente tiene ciertas probabilidades de situarse, y hasta de fijarse, por un tiempo más o menos largo, a la altura de la península de Malaca, de las islas de Sumatra o Java. Pero estos gigantes se despertaron lentamente y siempre actuaron con lentitud.

Fue hacia el comienzo de la Era Cristiana, tardíamente, pues, cuando la India reconoció y animó el universo de la Insulindia. Sus marinos, sus comerciantes y sus apóstoles explotaron, espabilaron y evangelizaron el archipiélago, le propusieron con éxito formas superiores de vida política, religiosa y económica. El archipiélago fue entonces «hinduizado».

El monstruo chino llega al medio de estas islas con enorme retraso, sólo hacia el siglo V. Y no impondrá a los Estados y las ciudades ya hinduizados la marca de su civilización, que habría podido triunfar aquí como habría triunfado, o iba a triunfar, en Japón, en Corea o en Vietnam. La presencia china permanecerá circunscrita a los aspectos económico y político; en varias ocasiones, China impondrá a los Estados insulindios protectorados, tutelas o el envío de embajadas de vasallaje, pero en lo esencial, en el arte de vivir, estos Estados seguirán durante mucho tiempo fieles a sí mismos y a sus primeros amos. Para ellos, India tiene más peso que China.

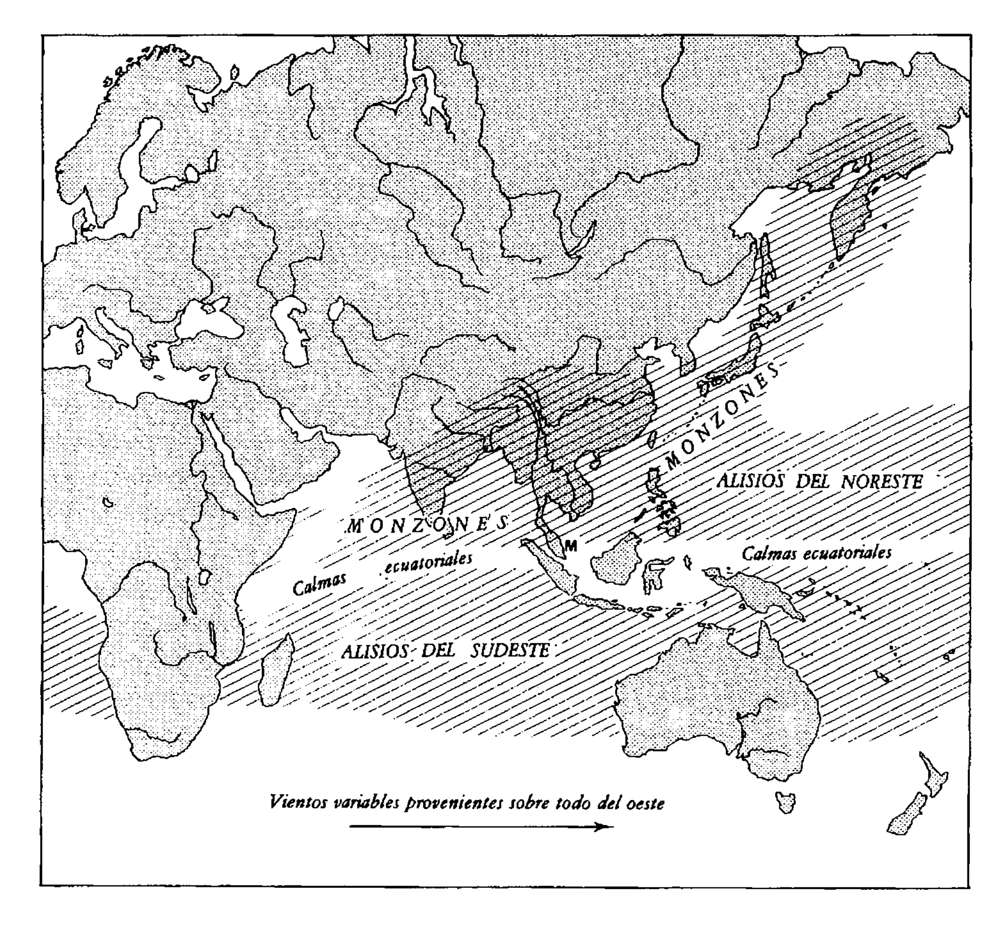
La expansión hinduista y luego la expansión china correspondieron, probablemente, a impulsos económicos, que las provocaron y mantuvieron, y cuya cronología sería necesario conocer mejor, y discernir mejor su origen y sus fuerzas vivas. Aunque poco competente en estos terrenos mal conocidos por los historiadores no especialistas, me imagino que la India, cuando su expansión hacia el este, hizo repercutir los choques transmitidos por el oeste lejano, es decir, por el Mediterráneo. El emparejamiento Europa-India, muy antiguo, creador en todos los planos, ¿no es acaso uno de los rasgos destacados por la historia antigua del mundo? Para China, el problema se plantea de otra manera, como si llegase en Insulindia a un límite extremo, que no supera. La puerta, o la barrera, insulindia siempre fue franqueada mejor desde el oeste hacia el este y el norte que en el sentido inverso.

En todo caso, estas expansiones, primero la india, luego la china, hicieron de Insulindia, si no un polo dominante, al menos una encrucijada animada. Los desarrollos sucesivos de esta encrucijada se llamaron el Reino de Srivijaya (siglos VII-XIII), centrado en el sudeste de Sumatra y la ciudad de Palembang; luego el Imperio de Mojopahit (siglos XIII-XV), centrado en la isla, rica en arroz, de Java. Una tras otra, estas dos formaciones políticas se adueñaron de los ejes mayores de la circulación marítima, en particular, de la importantísima ruta del estrecho de Malaca. Los reinos así constituidos fueron poderosos intentos talasocráticos, ambos de cierta duración: el primero, de cinco a seis siglos; el segundo, de tres a cuatro. A su respecto, se podría hablar ya de una economía insulindia, si no de una super-economía-mundo del Extremo Oriente.

Probablemente, no hubo super-economía-mundo centrada en Insulindia más que a partir de los primeros auges de Malaca, ya sea a partir de 1403, fecha de su fundación, ya sea de 1409, fecha de su emergencia, hasta su toma por Alfonso de Albuquerque, el 10 de agosto de 1511[505]. Es este brusco y luego secular éxito lo que conviene examinar más detenidamente.

Las glorias primeras de Malaca

Para Malaca, la geografía ha desempeñado un papel importante[506]. Sobre el estrecho que ha conservado su nombre, la ciudad ocupa una posición ventajosa, a lo largo del «canal» marítimo que comunica las aguas del Océano Indico con las de los mares que bordean el Pacífico. La estrecha península malaya (que buenos caminos permiten hoy atravesar rápidamente, incluso en bicicleta) estaba cortada antaño, a la altura del istmo de Kra, por simples rutas terrestres. Pero se interponían bosques, llenos de bes-



48. EL PRIVILEGIO DE MALACA

La zona de las calmas ecuatoriales se remonta hacia el norte y luego desciende hacia el sur, según el movimiento del Sol. Malaca, pues, hace de puente o de pasillo entre monzones y alisios, del nordeste y del sudeste. (Tomado del Atlas *de Vidal de la Blache, p. 56.)*

tias feroces. La circumnavegación de la península, una vez establecida, reforzó el valor del estrecho de Malaca[507].

Construida sobre una leve eminencia, en un suelo «blando» y «cenagoso» («un golpe de laya basta para encontrar agua»)[508], Malaca, cortada en dos por un río de aguas claras donde las barcas pueden atracar, es más bien un fondeadero y un abrigo que un verdadero puerto: los grandes juncos anclan frente a la ciudad, entre dos pequeñas islas llamadas por los portugueses *Ilha da Pedra* e *Ilha das Naos* —la isla de la Piedra y la isla de las Naves—, esta última «no más grande que la plaza de Amsterdam donde está situado el Ayuntamiento»[509]. Sin embargo, como dice otro viajero, «se puede llegar a Malaca en todas las temporadas del año; ventaja que no tienen los puertos de Goa, de Cochín [o] de Surat...»[510]. Los únicos obstáculos son las corrientes de la marea a tra-

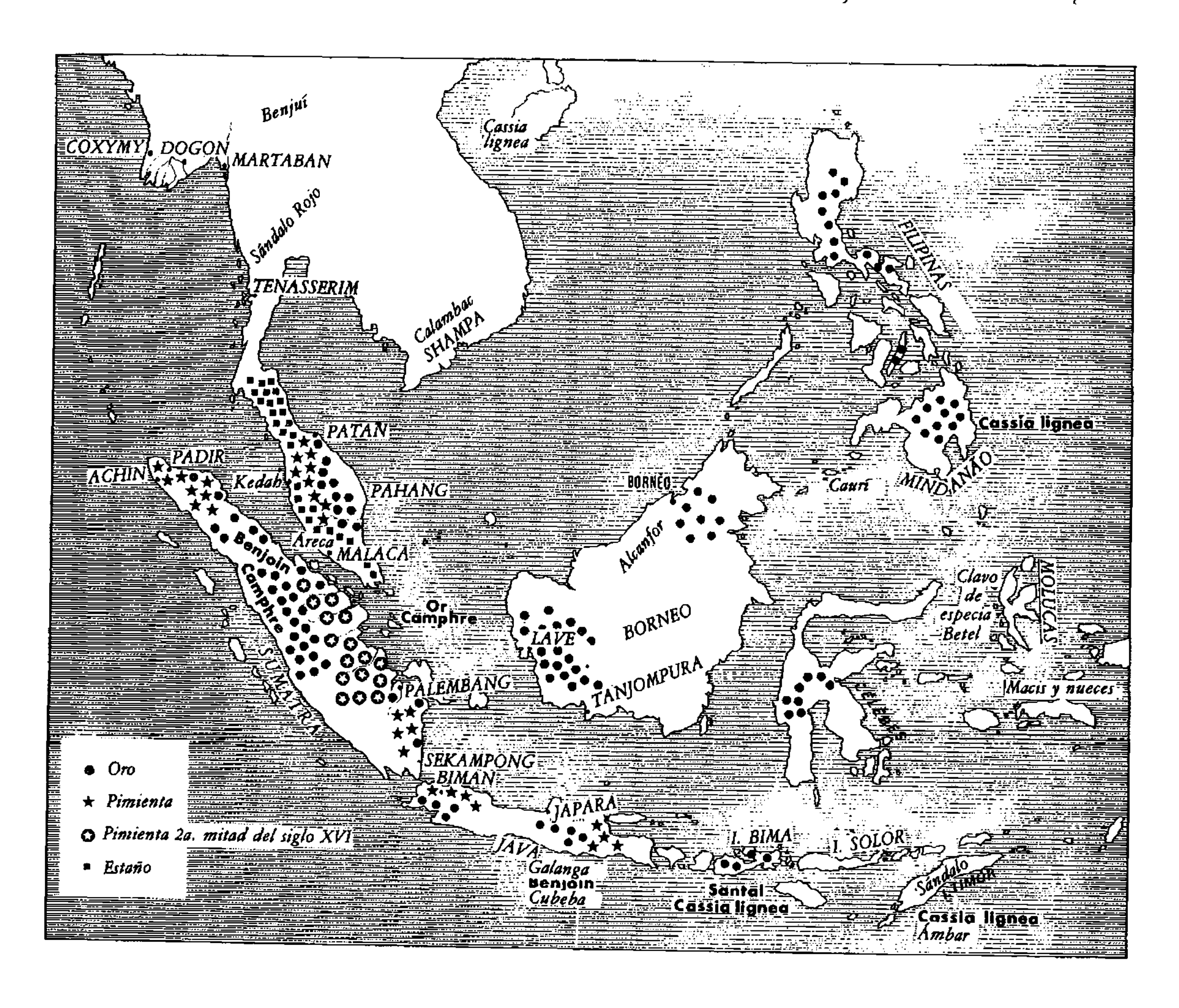
vés del estrecho: de ordinario, «asciende al este y desciende al oeste»[511]. Como si estas ventajas no bastasen, Malaca (véase el mapa de la página siguiente) no solamente une dos océanos, sino que está situada en el punto de encuentro de dos zonas de la circulación atmosférica: la de los monzones del Océano Indico al oeste y la de los alisios al sur y al este. Para colmo de fortuna, la estrecha banda de las calmas ecuatoriales que se desplaza lentamente, hacia el norte, o bien hacia el sur, se mantiene durante bastante tiempo en la región misma de Malaca (2° 30' de latitud norte), dando sucesivamente a los barcos el paso libre hacia los alisios o hacia los monzones. «Es una de las regiones más favorecidas por la naturaleza, que hace reinar allí una primavera perpetua», exclama Sonnerat[512].

Pero en Insulindia había otros sitios privilegiados, como el estrecho de la Sonda. Las fortunas anteriores de Srivijaya y Majopahit[513] establecen que el mismo control podía ejercerse desde las costas al este de Sumatra e incluso, más al este aún, desde Java. Además, en enero de 1522, las naves de la expedición de Magallanes, después de la muerte de su jefe en las Filipinas, pasaron, en el viaje de regreso, por las islas de la Sonda a la altura de Timor para llegar, al sur, a la zona de los alisios del sudeste. Fue por una ruta semejante por la que Drake, en 1580, en su viaje alrededor del mundo, llegó a la vertiente meridional de Insulindia.

De todas maneras, si el ascenso de Malaca se explica geográficamente, la historia ha añadido mucho, tanto en el plano local como en el plano general de la economía asiática. Así, la nueva ciudad logró atraer a ella y poner bajo su tutela, de algún modo, a los marinos malayos de las costas vecinas, desde siempre marinos de cabotaje, pescadores y más aún piratas. Así, liberó el estrecho de estos salteadores al mismo tiempo que se procuró los pequeños veleros de carga, la mano de obra, las tripulaciones e incluso las flotas de guerra de los que tenía necesidad. En cuanto a los grandes juncos indispensables para el comercio lejano, los encontró en Java y en Pegu. Fue allí, por ejemplo, donde el sultán de Malaca (que se interesaba sobremanera por los tráficos de su ciudad y sacaba una buena tajada de ellos) compró las naves con las que organizó por su cuenta un viaje a La Meca.

El desarrollo rápido de la ciudad se plantea pronto como un problema en sí mismo. ¿Cómo vivir? Adosada a una península montuosa y cubierta de bosques, rica en minas de estaño pero desprovista de cultivos comestibles, Malaca no tenía más fuentes de alimentación que su pesca costera. Por ello, depende de Siam y de Java, productores y vendedores de arroz. Ahora bien, Siam es un Estado agresivo y peligroso, y Java sigue llevando sobre sus espaldas el imperialismo envejecido, pero no abolido, de Majopahit. Uno u otro de esos Estados habrían engullido, sin duda, a la pequeña ciudad nacida de un azar, de un incidente de la política local, si Malaca, en 1409, no se hubiese puesto bajo la soberanía china. La protección de China será eficaz hasta el decenio de 1430-1439 y, durante este lapso, Nojopahit se disolvió por sí solo, dejando probabilidades de vida a Malaca.

La fortuna excepcional de la ciudad surgió también de una coyuntura decisiva: el encuentro de China y la India. De una China que, desde hacía un tercio de siglo, había conducido una asombrosa expansión de sus marinos en Insulindia y el Océano Indico; y de una India cuyo papel fue más grande y más precoz aún. En efecto, terminaba el siglo XIV cuando hubo, bajo el impulso de la India musulmana del Sultanato de Delhi, una oleada de comerciantes y transportistas indios, originarios de Bengala, Coromandel y Gujerat, acompañada de un activo proselitismo religioso. La implantación del Islam, que los navegantes árabes no habían logrado, ni siquiera intentado, en el siglo VIII, se realizó siglos más tarde, gracias a los intercambios comerciales con la India[514]. Las ciudades situadas a la orilla del mar son tocadas por el Islam unas tras otras. Para Malaca, que se convirtió en 1414, fue la oportunidad de las oportunidades:



49. INSULINDIA OFRECE SUS RIQUEZAS A LOS EUROPEOS

Los portugueses con centro en Malaca hicieron rápidamente el inventario de las riquezas del archipiélago. Ante todo, pimienta, especias finas y oro. Este primer impacto fue suficientemente fuerte como para dar origen, después de 1550, en particular con respecto a la pimienta, a nuevos cultivos y nuevos mercados. El mismo fenómeno se produjo en la India, en la costa de Malabar. Según el mapa de V. Magalhäees Godinho, op. cit.

negocios y proselitismo allí van a la par. Además, si Majopahit se disuelve poco a poco y deja de ser un peligro, es precisamente porque sus ciudades costeras pasan al Islam, mientras que el interior de Java y de las otras islas sigue fiel al hinduismo. La expansión de la fe musulmana, en efecto, sólo afectó a un tercio o un cuarto de las poblaciones. Algunas islas permanecerán ajenas a él, como Bali, maravilloso museo del hinduismo, todavía hoy. Y en las lejanas Molucas, la conversión se efectuará mal; los portugueses descubrirán allí con asombro a musulmanes de nombre, en modo alguno hostiles al cristianismo.

Pero la grandeza en ascenso de Malaca deriva directamente de la expansión del comercio indio. Y con razón: los comerciantes de la India aportaron a Sumatra, como a Java, el pimentero, un regalo de importancia. Y en todas partes, desde los puntos que tocan los tráficos de Malaca, una economía de mercado sustituye a lo que no era hasta entonces más que una vida aún primitiva, puesta bajo el signo de la subsistencia. «Se preocupaban poco por sembrar y plantar —dice un cronista portugués al hablar del pasado de los habitantes de las Molucas—; vivían como en las primeras edades [de la humanidad]. Por la mañana, sacaban del mar y del bosque los elementos con los cuales alimentarse durante el día entero. Viviendo de la rapiña, no extraían ningún provecho del clavo de especia, y no había nadie que se los comprase»[515]. Cuando las Molucas quedaron presas en redes mercantiles, surgieron plantaciones y se estrecharon los lazos entre Malaca y las islas de especias. Un comerciante *keling* (es decir, un comerciante hindú de Coromandel), Nina Suria Deva, enviaba cada año ocho juncos a las Molucas (clavo) y a las islas Bonda (nuez moscada). Estas islas, invadidas por los monocultivos, desde entonces no vivieron más que gracias al arroz que les llevaban los juncos de Java, los cuales, además, llegaban hasta las islas Marianas, en el corazón del Pacífico.

Así, la expansión islámica fue organizadora. En Malaca se constituyen «sultanatos», como en Tidore, como en Ternate y más tarde en Macassar. Lo más curioso es la aparición, necesaria para el comercio, de una *lingua franca* que deriva de la lengua malaya, comúnmente hablada en la metrópoli mercantil de Malaca. A través de Insulindia y sus «mediterráneos», «las lenguas son tan numerosas —dice un cronista portugués— que los mismos vecinos, por decirlo así, no se entienden. Hoy se valen de la lengua malaya; la mayoría de la gente la habla, y se sirven de ella, en todas las islas, como del latín en Europa». Se comprobará con sorpresa que las 450 palabras del vocabulario de las Molucas que lleva a Europa la expedición de Magallanes son palabras malayas[516].

La difusión de la *lingua franca* es una prueba de la fuerza expansiva de Malaca. No menos ésta ha sido creada desde fuera, como lo ha sido la fortuna de Amberes en el siglo XVI. Pues la ciudad ofrece sus casas, sus plazas, sus tiendas, sus instituciones protectoras y su muy precioso código de leyes marítimas, pero son naves, mercancías y mercaderes extranjeros los que alimentan sus intercambios. Entre estos extranjeros, los más numerosos son los comerciantes musulmanes del Gujerat y de Calicut (un millar de gujeratis, según Tome Pires, «más 4.000 ó 5.000 marinos que van y vienen»); un grupo importante, también, son los mercaderes hindúes de Coromandel, los *keling*, que hasta tienen su barrio propio, *Campon Queling*[517] La superioridad de los gujeratis consiste en que están tan sólidamente implantados en Sumatra y Java como en Malaca, y en que controlan lo esencial de las reexportaciones de especias y de pimienta al Mediterráneo. Cambay (otro nombre de Gujerat) no podía vivir, se decía, sin extender un brazo hasta Adén y otro hasta Malaca[518]. Una vez más, se pone de manifiesto así la superioridad latente de la India, mucho más abierta que China a las relaciones exteriores, ligada a las redes mercantiles del Islam y del Próximo Oriente mediterráneo. En cambio, China, después de 1430, por razones que, pese a la imaginación de los historiadores, no nos parecen claras, renunció para siempre a las expediciones lejanas. Además, se interesa moderadamente por las especias, que consume en pequeña cantidad,

con la excepción de la pimienta, que obtiene en Bantam, a menudo sin pasar por la parada de Malaca.

La conquista de Malaca, realizada por la pequeña flota portuguesa de Albuquerque (1.400 hombres a bordo, entre ellos 600 malabares)[519], fue teledirigida por la prosperidad y la reputación de la ciudad, «a la sazón la más famosa del mercado de la India»[520]. Fue una conquista brutal: una vez capturado el puente sobre el río, la ciudad, tomada por asalto, fue saqueada durante nueve días. Sin embargo, la grandeza de Malaca no se detiene bruscamente en esa jornada fatal del 10 de agosto de 1511. Albuquerque, quien permaneció en la ciudad conquistada hasta enero de 1512, supo organizarla; construyó una fortaleza importante y, si bien se presentó desde Siam hasta las «islas de la Especiería» como enemigo de los musulmanes, también se proclamó amigo de los gentiles, de los paganos y, en verdad, de todos los comerciantes. Después de la ocupación, la política portuguesa se hizo tolerante, acogedora. Incluso Felipe II, como rey de Portugal y amo de las Indias Orientales después de 1580, preconizó en el Extremo Oriente una tolerancia religiosa atenta. No, decía, no es necesario convertir por la fuerza: *«Nao e este o modo que se deve ter una conversão»*[521]. En la Malaca lusitana, había tanto un bazar chino como una mezquita; es verdad que la iglesia de San Pablo, de los jesuitas, dominaba la fortaleza y, desde su pórtico, se veía el horizonte del mar. Como dice con razón Luis Felipe F. R. Thomas, «la conquista de Malaca, en agosto de 1511, abrió a los portugueses las puertas de los mares de Insulindia y del Extremo Oriente; al apoderarse de ella, los vencedores no sólo obtuvieron la dominación de una rica ciudad, sino también la de un complejo de rutas comerciales que se cruzaban en Malaca y del que la ciudad era la clave»[522]. En conjunto, pese a algunas rupturas, mantuvieron estos vínculos. Algunos incluso se ampliaron, cuando los portugueses, en 1555, para compensar la difícil coyuntura de mediados del siglo XVI, se instalaron en Macao, frente a Cantón, y llegaron hasta Japón. Malaca fue entonces, en sus manos, el puesto central de las conexiones entre el Pacífico, la India y Europa, lo que será más tarde Batavia en manos de los holandeses.

Antes del comienzo de las dificultades que planteó al Asia portuguesa la llegada de los holandeses, los lusitanos vivieron horas tranquilas, prósperas, que beneficiaron al rey de Lisboa, a Portugal y a los revendedores de pimienta de Europa, pero también a los portugueses que se aventuraron en Oriente y que tuvieron a veces, si no siempre, la mentalidad semifeudal de los conquistadores españoles de América. Ciertamente, hubo ataques turcos, pero intermitentes, poco eficaces. En general, los portugueses se beneficiaron con la paz. Pero, «al viajar sin obstáculos en esos mares, descuidaron todo tipo de precauciones para su defensa»[523]. Es así que, cuando llegan, en 1592, por la misma ruta de Vasco da Gama, las dos naves inglesas de Lancaster, no hallan dificultades para apoderarse de los barcos portugueses que encuentran. Pronto cambiaría todo: los europeos llevarán a las Indias sus guerras y rivalidades de Europa, y Malaca, ciudad portuguesa, perderá su larga supremacía. Los holandeses se adueñaron de ella, en 1641, e inmediatamente la redujeron a un papel subalterno.

Los nuevos centrados del Extremo Oriente

Desde antes de la crisis de Malaca, Batavia se convirtió en el centro de los tráficos del Extremo Oriente, dirigiéndolos y organizándolos. Fundada en 1619, está en todo su apogeo en 1638, cuando Japón se cierra a los portugueses, pero permanece abierto a la nave de la V.O.C. La sede de la realeza mercantil —al mismo tiempo que el do-



Macao a comienzos del siglo XVII, por Théodore de Bry. La ciudad, ocupada por los holandeses desde 1557, servía de punto de partida para los mercaderes que comerciaban en China (Clisé de la B.N.)

minio de las redes esenciales del *country trade*— quedó en Insulindia, y quedará en ella mientras dure la supremacía hábil, vigilante y autoritaria de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, es decir, durante más de un siglo, pese a muchos avatares y dificultades. Así, a comienzos del año 1662, los holandeses fueron expulsados de la isla de Formosa, donde se habían instalado, frente a China y a mitad de camino de Japón, desde 1634, fecha de la construcción del fuerte de Castel Zelandia[524]. El largo reinado de Batavia, del que ya hemos hablado, coincidió, *grosso modo,* con la larga crisis del siglo XVII que, de 1650 a 1750 (fechas aproximadas), sobresale claramente a través de la economía-mundo europea (incluido el Nuevo Mundo). Pero probablemente no en el Extremo Oriente, pues el siglo XVII, en la India entera, es un siglo de prosperidad, de ascenso demográfico y económico. Tal vez eso influyó, entre otros factores, en el hecho de que Holanda, en la crisis europea, fue por excelencia una economía al abrigo, como hemos dicho, hacia la cual afluye lo mejor de los negocios que subsisten.

En todo caso, Batavia, ciudad nueva, es el signo brillante de la supremacía holandesa. El Ayuntamiento, construido en 1652, señala con sus dos pisos el centro de la ciudad, una ciudad cortada por canales, atravesada por calles en forma de tablero y ro-

deada por murallas fortificadas con veintidós bastiones y cuatro puertas. Allí confluyen todos los pueblos de Asia, de la Europa lejana y del Océano Indico. Fuera de los muros se hallan los barrios de los javaneses y los amboinianos; además de villas en la campaña, pero sobre todo de arrozales, campos de cañas de azúcar, canales y, a lo largo de un río acondicionado, «molinos para trigo, para aserrar, para papel o para pólvora», o para azúcar, y tejerías, ladrillares... En el interior de la ciudad, todo es orden, limpieza y aseo: los mercados, las tiendas, los almacenes, las carnicerías, las pescaderías, los cuerpos de guardia y el *Spinhuis*, la casa donde las muchachas perdidas están condenadas a hilar. Es inútil repetir cuán rica, voluptuosa e indolente es la sociedad colonial holandesa. Esa riqueza y esa voluptuosidad que hemos encontrado en Goa hacia 1595, que hallamos en Batavia desde antes del viaje del cirujano Graaf, quien llega a ella en 1668, y que encontraremos en Calcuta, son el indicio que no engaña de un éxito brillante[525].

Sin embargo, desde el comienzo del siglo XVIII, la enorme maquinaria holandesa empieza a descomponerse. A veces se ha atribuido esto a los fraudes y las faltas de delicadeza crecientes de los agentes de la Compañía. Pero, a este respecto, los *servants* de la Compañía Inglesa superan a los holandeses, lo que no impedirá, sino por el contrario, que la *East India Company* se apodere del primer lugar, cerca del decenio de 1760-1769. ¿Es, como sería tentador sostenerlo, porque la inversión de la tendencia, a mediados del siglo XVIII, genera en todas partes mayores actividades, aumenta el volumen de los intercambios y facilita los cambios, las rupturas y las revoluciones? En Europa, se produce una redistribución de las posibilidades internacionales y la implantación, a toda velocidad, de la supremacía inglesa. En Asia, la India atrae hacia ella el centro de gravedad de todo le Extremo Oriente, pero ocupa este primer lugar bajo la férula y por cuenta de Inglaterra, según un proceso admirablemente descrito por el libro ya viejo de Holden Furber[526]. La Compañía Inglesa, la *John Company*, predominó sobre su «prima», la *Jan Company*, la V.O.C., porque ésta perdió la partida en Bengala y en la India en el curso del decenio de 1770-1779, y porque ya a mediados del siglo no había logrado el primer lugar en Cantón, donde poco a poco, cada día más, China había abierto sus puertas. Me cuidaré bien de decir que en Cantón John fue más inteligente, más hábil y más astuto que Jan. Es lo que se afirma a veces, no sin cierta razón. Pero un testigo francés que critica ásperamente a la Compañía Francesa de las Indias sostiene que en Cantón, hacia 1752, son las Compañías Sueca y Danesa, las menos preparadas para triunfar, las que supieron captar la situación mejor que las otras[527]. Si los ingleses predominan, es porque, a su propia fuerza, añaden el peso formidable de la India. Plassey (1757) no sólo selló la conquista política de la India, sino también la de esos «ríos» mercantiles que se pegan a los litorales del subcontinente y corren, de un lado, hasta el Mar Rojo y el Golfo Pérsico y, del otro, hasta Insulindia y luego hasta Cantón. ¿No es acaso para las necesidades exclusivas del *country trade* y especialmente los viajes a China por lo que los astilleros de la India construyen tantas naves, tantos *indiamen*? Según Furber[528], en 1780, la flota de bandera inglesa que practica el comercio de India en India es de 4.000 toneladas, ¡y llega a 25.000 en 1790! De hecho, la subida es menos rápida de lo que parece, pues 1780 es un año de guerra, el penúltimo enfrentamiento serio entre Francia y Albión, y los barcos ingleses navegan prudentemente bajo bandera portuguesa, danesa o sueca. Cuando llega la paz, se quitan la máscara.

Al mismo tiempo, hay un paso rápido, brusco, de Batavia a Calcuta. La impetuosa fortuna de la ciudad del Ganges explica, de lejos, el semisueño de la V.O.C. Calcuta crece en forma endiablada, no importa cómo, en el mayor desorden. El conde de Modave[529], viajero y aventurero francés, llegó allí en 1773, en el momento en que acababa de empezar el gobierno de Warren Hastings. Observa, a la vez, el empuje y la absoluta

falta de orden. Calcuta no es Batavia, con sus canales y sus calles trazadas en línea recta. Sobre el Ganges ni siquiera hay muelles; «las casas están distribuidas por aquí y por allá a orillas del río, y los muros de algunas estan bañados por las olas». Tampoco hay murallas. Quizás hay, como máximo, 500 casas construidas por los ingleses, en medio de un bosque de cabañas de bambú con techos de cañas. Las calles son tan fangosas como senderos, pero cerradas en sus extremos por barreras de maderos. El desorden es general. «Es, se dice, un efecto de la libertad británica, como si esta libertad fuese incompatible con el orden y la simetría»[530]. «No es sin cierto asombro mezclado con un poco de cólera —prosigue nuestro francés— como un extranjero considera a la ciudad de Calcuta. Era tan fácil hacer de ella una de las ciudades más hermosas del mundo, tomándose simplemente el trabajo de aplicar un plan regular, que no se comprende cómo los ingleses han despreciado las ventajas de una posición tan bella y han dejado a cada uno la libertad de construir según el gusto más extraño y la disposición más extravagante.» Es verdad que Calcuta, simple caserío en 1689, flanqueada en 1702 por una fortaleza (Fort William), era todavía hacia 1750 una ciudad insignificante: en la recopilación de relatos de viajes que publica ese mismo año el abate Prévost ni siquiera se la menciona. Cuando el conde de Modave la contempla, en 1773, en el momento en que en ella se reúnen todas las poblaciones posibles de comerciantes, está en pleno desarrollo, presa en una locura de construcciones; la madera le llega por armadía sobre el Ganges o por mar desde Pegu; los ladrillos se fabrican en la campiña próxima; los alquileres alcanzan allí precios récord. Cuenta ya, tal vez, con 300.000 habitantes, y más del doble cuando termina el siglo. Se desarrolla sin ser responsable de su crecimiento, ni de su fortuna. Los ingleses allí no se inhiben en absoluto, por el contrario, maltratan y descuartizan a quien les pone trabas. Bombay, en la otra cara de la India, es, por contraste, como el polo de la libertad, como la revancha o la compensación del capitalismo indio, que encuentra en ella ocasión para obtener asombrosos éxitos.

¿PODEMOS CONCLUIR?

El cuadro de la no-Europa que ofrece este largo capítulo es, evidentemente, incompleto.

Hubiera sido necesario detenerse largamente en el caso de China y, particularmente, en la expansión centrífuga que opera en la provincia de Fukien, proceso interrumpido solamente cuando se produce el abandono de Formosa por los holandeses, en 1662, o, mejor aún, con la conquista de la isla, en 1683, por los manchúes, pero que se reanuda, en el siglo XVIII, con la apertura de Cantón al comercio múltiple con Europa.

Habría sido necesario volver al caso particular de Japón, que, según el brillante esbozo de Léonard Blussé[531], se construyó, después de 1638, una economía-mundo para su uso y adecuada a su dimensión (Corea, los Riu Kiu, Formosa hasta 1683, los juncos chinos con permiso y el comercio privilegiado y «vasallo» de los holandeses).

Habría sido necesario insistir en la India y dar cabida a las explicaciones nuevas de J. C. Heesterman[532], quien ve una de las poderosas razones de la decadencia del Imperio Mogol en el desarrollo de economías urbanas que, en el siglo XVIII, destruyeron su unidad.

Habría sido necesario, por último, explayarse sobre la Persia de los safawies, sobre su *command economy,* sobre su papel de intermediario obligado entre India, el Asia Central, la Turquía hostil y detestada, Moscovia y la lejana Europa...

Pero suponiendo que este cuadro hubiera sido verdaderamente presentado en su conjunto, a riesgo de adquirir por sí solo las proporciones de un libro, ¿habríamos llegado al fin de nuestras dificultades y de nuestras interrogaciones? Ciertamente, no. Para llegar a conclusiones sobre Europa y sobre la no-Europa, es decir, sobre el mundo tomado en su totalidad, sería menester disponer de ponderaciones y cifras válidas. En lo esencial, hemos descrito, planteado problemas y dejado correr algunas explicaciones subyacentes, sin duda verosímiles. Pero no hemos resuelto por ello el problema enigmático de las relaciones entre Europa y la no-Europa. Pues, en fin, si no cabe duda de que, antes del siglo XVIII, el mundo prevalecía sobre Europa por su población e incluso, mientras duró el Antiguo Régimen económico, por su riqueza, si no cabe duda de que Europa era menos rica que el universo que explotaba, todavía inmediatamente después de la caída de Napoleón, cuando surge la supremacía inglesa, queda por saber cómo pudo establecerse su situación de superioridad y, sobre todo, luego, continuar su progresión. Pues la continuó.

El servicio que Paul Bairoch ha prestado, una vez más, a los historiadores consiste precisamente en plantear este problema en términos estadísticos. Al hacerlo, no solamente se une a mis posiciones, sino que las supera, y con mucho. Pero, ¿tiene razón? ¿Tenemos razón?

No entraré en el detalle de lo bien fundado por los métodos empleados por nuestro colega de Ginebra. Hasta supondré, para abreviar la explicación, que su realización está suficientemente fundada, científicamente hablando, de modo que sus resultados, muy aproximados (él es el primero en reconocerlo y en advertirnos de ello), pueden ser tomados en consideración.

El indicador elegido es la renta *per capita,* «el PNB por habitante», y, para que la carrera entre los diversos países sea fácilmente controlable, los niveles han sido calculados en *dólares* y en *precios de los Estados Unidos en 1960.* Helos aquí, pues, presentados en una misma unidad. Así, se obtiene una serie como ésta: Inglaterra (1700), de 150 a 190; colonias inglesas de América, los futuros Estados Unidos (1710), 250 a 290; Francia (1781-1790), 170 a 200; India (1800), 160 a 210 (pero, en 1900, 140 a 180). Estas cifras, que me llegan en el momento de corregir las pruebas de esta obra, me confirman en mis afirmaciones e hipótesis anteriores. Ya no nos sorprenderá el nivel alcanzado por Japón en 1750: 160. Sólo el récord atribuido a China en 1800, 228, parecerá sorprendente, aunque este elevado nivel se deteriore luego (170, en 1950).

Pero llegamos a lo que más nos interesa, a comparaciones, si es posible, *sincrónicas* entre los dos bloques, Europa, incluyendo a los Estados Unidos, y la no-Europa. En 1800, Europa Occidental alcanza el nivel de 213 (América del Norte, 266), lo cual no es sorprendente; pero entonces apenas se eleva por encima del «Tercer Mundo» de esa época, el cual se sitúa alrededor de 200. Y esto nos extraña un poco. En verdad, es el nivel atribuido a China (228 en 1800, 204 en 1860) lo que eleva el promedio del grupo de los menos favorecidos. Ahora bien, hoy, en 1976, Europa Occidental ha llegado a 2.325; China, que sin embargo acaba de remontar la pendiente, a 369, y el Tercer Mundo en su conjunto se sitúa en 355, muy por detrás de los afortunados.

Lo que destaca del cálculo elaborado por Paul Bairoch es que, en 1800, cuando Europa triunfaba en todas partes de manera clamorosa y sus naves, con Cook, La Pérouse y Bougainville, habían explotado el inmenso Océano Pacífico, estaba lejos de haber alcanzado un nivel de riqueza que supere, como ocurre hoy, de manera colosal, los récords de los otros países del mundo. El PNB sumado de los países desarrollados de hoy (Europa Occidental, la URSS, América del Norte y Japón) era, en 1750, de 35.000 mi-

llones de dólares de 1960, frente a 120.000 millones del resto del mundo; en 1860, de 115.000 millones frente a 165.000 millones; el adelantamiento sólo se realizó entre 1880 y 1900: 176.000 millones frente a 169.000, en 1880; 290.000 frente a 188.000, en 1900. Pero, en 1976, redondeando las cifras, era de 3 billones frente a 1 billón.

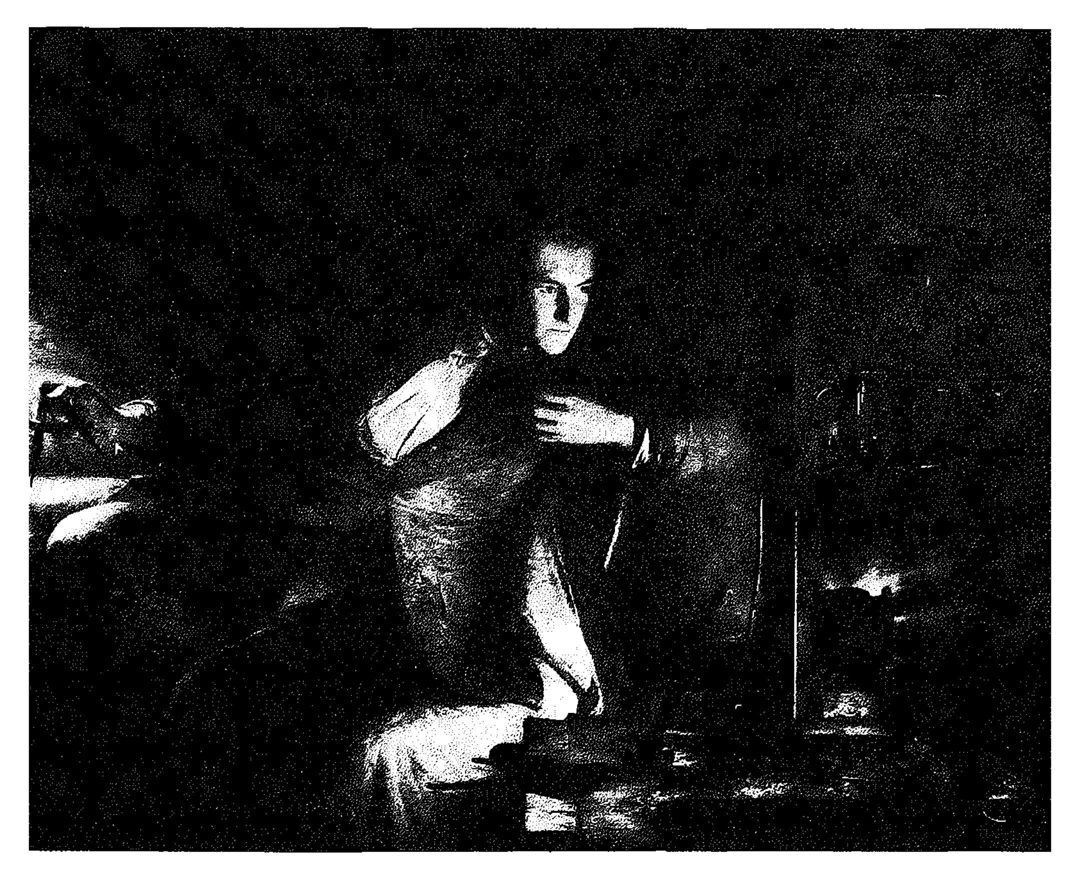
Esta perspectiva nos obliga a reconsiderar bajo una nueva perspectiva las posiciones respectivas de Europa (más los países igualmente privilegiados) y del mundo, antes de 1800 y después de la Revolución Industrial, cuyo papel se valoriza de manera fantástica. No hay duda de que Europa (en razón de las estructuras sociales y económicas, más aún, quizás, que del avance técnico) ha sido la única en condiciones de llevar a buen fin la revolución de la máquina, después de Inglaterra. Pero esta revolución no fue solamente un instrumento de desarrollo en sí. Fue también un instrumento de dominación y destrucción de la competencia internacional. Al mecanizarse, la industria de Europa fue capaz de eliminar a la industria tradicional de las otras naciones. El foso cavado entonces no podía por menos que ampliarse. La imagen de la historia del mundo desde 1400 ó 1450 hasta 1850-1950 es la de una igualdad antigua que se rompe bajo los efectos de una distorsión multisecular, comenzada a fines del siglo XV. Todo es secundario con respecto a esta línea dominante.

Capítulo 6

REVOLUCION INDUSTRIAL Y CRECIMIENTO

La Revolución Industrial que comienza o emerge en Inglaterra hacia los años 1750 ó 1760 se presenta como un proceso de una extremada complejidad. ¿No es la culminación de una «industrialización» comenzada siglos y siglos atrás? Al renovarse sin cesar, ¿no está presente siempre, a nuestro alrededor hoy? Definida como el comienzo de una nueva era, las edades futuras le pertenecen también, y por mucho tiempo. Sin embargo, por masiva, por invasora y por innovadora que sea, no es, no puede ser, por sí sola, la totalidad de la historia del mundo moderno.

Es lo que quisiera explicar en las páginas que siguen y que no tienen otra finalidad que la de definirla y ponerla, si es posible, en su justo lugar.



A tal señor, tal honor: la Revolución Industrial es el advenimiento del vapor, el triunfo de James Watt (1736-1819). Este retrato, de J. Reynolds, lo representa ocupado en perfeccionar su máquina, en su laboratorio. (Snark International.)

COMPARACIONES UTILES

Para un primer reconocimiento, es útil efectuar algunas definiciones e incluso algunas comparaciones. Por una parte, desde sus comienzos en Inglaterra, la Revolución Industrial engendró una serie de otras revoluciones y prosigue todavía ante nuestros ojos, inacabada, corriendo aún hacia el futuro: esta primogenitura presta un testimonio retrospectivo sobre el despegue inglés. Por otra parte, antes de la Revolución Industrial inglesa, la industrialización, que ha operado desde siempre en las sociedades humanas, ofrece a nuestra observación experiencias antiguas, más o menos adelantadas y anunciadoras. Todas, finalmente, abortaron. Sin duda. Pero es conveniente interrogar al fracaso para comprender mejor el éxito.

Revolución:
Una palabra complicada y ambigua

Tomada del vocabulario de los astrónomos[1], la palabra *revolución,* en el sentido de trastorno, demolición de una sociedad existente, habría aparecido por primera vez en 1688, en lengua inglesa[2]. Es en este sentido, pero también en el sentido opuesto de reconstrucción, como es necesario entender la expresión cómoda de *revolución industrial* creada, no por Friedrich Engels en 1845[3], sino indudablemente en 1837 por el economista francés Adolphe Blanqui, hermano del revolucionario Auguste Blanqui, mucho más célebre que él[4]. A menos que haya aparecido ya hacia 1820, en las discusiones de otros autores franceses[5]. En todo caso, el término sólo llegó a ser clásico entre los historiadores después de la publicación, en 1884, de las *Lectures on the Industrial Revolution,* curso que Arnold Toynbee había dictado en Oxford en 1880-1881 y que sus alumnos publicaron tres años después de su muerte.

Se reprocha a menudo a los historiadores el abuso de la palabra *revolución,* que debería reservarse, según su significación primera, a fenómenos violentos y no menos rápidos. Pero cuando se trata de fenómenos sociales, lo rápido y lo lento son indisociables. No hay sociedad, en efecto, que no esté constantemente dividida entre fuerzas que la mantienen y fuerzas subversivas, conscientes o no, que tratan de quebrarla, y, de este conflicto latente y de larga duración, las explosiones revolucionarias no son más que las manifestaciones volcánicas, breves y brutales. Al abordar un proceso revolucionario, el problema será siempre acerca el plazo largo y el corto, reconocer su parentesco y su indisoluble dependencia. La Revolución Industrial, que surgió en Inglaterra a fines del siglo XVIII, no escapa a esta regla. Fue a la vez una serie de acontecimientos vivaces y un proceso evidentemente muy lento. Un juego con dos registros a la vez.

La dialéctica del tiempo corto y del tiempo largo se impone, pues, se quiera o no. Según la explicación de W W Rostow[6], por ejemplo, la economía inglesa habría «despegado» entre 1783 y 1802, en virtud de la superación del umbral crítico de la inversión. De esta explicación, discutida en base a cifras por S. Kuznets[7], queda ante todo la imagen del *take off,* del despegue del avión que abandona las pistas de vuelo. Se trata, pues, de un suceso preciso y corto. Pero, finalmente, antes de que despegue, fue necesario que el avión, que cierta Inglaterra, se construyera, y que las condiciones del vuelo se asegurasen de antemano. Además, no es nunca de un solo golpe —porque su tasa de ahorro, por ejemplo, aumenta— como una sociedad puede transformar al mismo tiempo «sus actitudes, sus instituciones y sus técnicas», como pretende Arthur Lewis[8]. Siempre hay condiciones previas, etapas y adaptaciones anteriores obligatorias. Phyllis Deane tiene razón al recordar que todas las innovaciones e incluso las discontinuidades de fines del siglo XVIII se insertan, en Inglaterra, en «un *continuum* histórico», a la vez anterior, presente y luego subsiguiente, un *continuum* donde discontinuidades y rupturas pierden sus caracteres de acontecimientos únicos o decisivos[9] Cuando David Landes[10] describe la Revolución Industrial como la constitución de una masa crítica que desemboca en una explosión revolucionaria, la imagen es buena, pero está claro que esta masa ha debido formarse con elementos diversos y necesarios y por una lenta acumulación. A la vuelta de nuestros razonamientos, el tiempo largo siempre reclama lo que le pertenece.

Así, la Revolución Industrial es doble, por lo menos. Revolución en el sentido ordinario de la palabra, que llena con sus mutaciones visibles los tiempos cortos sucesivos, es también un proceso de muy larga duración, progresivo, discreto, silencioso, a menudo poco discernible y «muy poco revolucionario», ha podido decir Claude Fohlen[11], situándose, a la inversa de Rostow, en el registro de lo continuo.

Entonces, nada tiene de asombroso que, aun en sus años relativamente explosivos (digamos, a partir de 1760, en general), este fenómeno capital ¡no llame la atención a ninguno de los testigos más notorios! Adam Smith, con el ejemplo de su pequeña fábrica escocesa de alfileres, hace restrospectivamente un papel de pobre observador; sin embargo, murió bastante tarde, en 1790. David Ricardo (1772-1823), más joven que él y por ende menos excusable aún, apenas se refiere a la máquina en sus especulaciones teóricas[12]. Y Jean Baptiste Say, en 1828, después de describir los «carros de vapor» ingleses, añade para nuestra alegría: «Sin embargo [...] ninguna máquina efectuará jamás, como lo hacen los peores caballos, el servicio de transportar personas y mercancías en medio de la multitud y los obstáculos de una gran ciudad»[13]. Después de todo, los grandes hombres —suponiendo que J. B. Say sea uno— no están obligados a brillar en el arte arriesgado de la predicción. Y nada más fácil, *a posteriori*, que acusar a Karl Marx, a Max Weber, o incluso a Werner Sombart, de haber entendido al revés —es decir, de diferente manera que nosotros— el largo proceso de la industrialización. No me parece justa la apresurada acusación que T. A. Ashton, generalmente tan justo, dirige contra ellos al referirse a una frase de Kroebner[14].

Además, ¿están más seguros de su juicio los historiadores de hoy, los innumerables historiadores de la Revolución Industrial? Unos ven el proceso en marcha desde antes de comenzar el siglo XVII; otros estiman que la Gloriosa Revolución de 1688 fue decisiva; otros hacen coincidir la transformación radical de Inglaterra con su gran recuperación económica en la segunda mitad del siglo XVIII... Y cada uno es convincente a su manera, según que ponga el acento en la agricultura, la demografía, el comercio exterior, la técnica industrial, las formas del crédito, etcétera. Pero, «es menester ver la Revolución Industrial como una serie de modernizaciones sectoriales, como una sucesión de fases de progreso, o bien desde la perspectiva de un crecimiento de conjunto, llenando la palabra "crecimiento" de todos los sentidos posibles». Si a fines del siglo XVIII el crecimiento inglés se hace irresistible, ni más ni menos que «la condición normal» de Inglaterra, según la expresión de Rostow[15], ciertamente no fue por tal o cual progreso particular (incluida la tasa de ahorro o de inversión), sino, por el contrario, por un conjunto indivisible, el conjunto de las interdependencias y liberaciones recíprocas que cada sector, por su desarrollo más o menos antiguo, fruto de la inteligencia o del azar, había creado para ventaja de otros sectores. Un «verdadero» crecimiento, en efecto (otros dirían un verdadero desarrollo, más ¡poco importa la palabra!), ¿puede ser otra cosa que la que une a varios progresos de manera irreversible y los empuja hacia lo alto, apoyados unos sobre otros?

Anto todo, hacia abajo: los países subdesarrollados

La Revolución Industrial inglesa abrió la puerta a una serie de revoluciones que son su descendencia directa, bajo el signo, ya del éxito, ya del fracaso. Ella misma fue precedida por algunas revoluciones del mismo orden, unas apenas esbozadas, otras impulsadas bastante seriamente hacia adelante, aunque todas fracasaron a plazo más o menos largo. Así, se abren dos perspectivas: hacia el pasado y hacia el tiempo presente. Dos series de viajes que son, tanto unos como otros, una manera de abordar el tema jugando la preciosa carta de la historia comparada.

Hacia abajo, no elegiremos el ejemplo de las revoluciones de Europa o de Estados Unidos, que siguieron casi inmediatamente al modelo inglés. El Tercer Mundo de hoy, todavía en vías de industrialización, nos ofrece una ocasión, rara en el oficio de histo-

riador, de trabajar sobre lo que se ve, se oye y se toca con el dedo. Ciertamente, el espectáculo no es el de los éxitos brillantes. En conjunto, a lo largo de los treinta, cuarenta o cincuenta años últimos, el Tercer Mundo no ha tenido un progreso continuo. Demasiado a menudo, sus esfuerzos y previsiones han terminado en amargas decepciones. ¿Pueden las razones del fracaso o del semifracaso de esas experiencias definir *a contrario* las condiciones del excepcional éxito inglés?

Sin duda, los economistas y más aún los historiadores nos ponen en guardia contra ese modo de extrapolar a partir del presente para comprender mejor el pasado. Dicen, no sin razón, que «el modelo mimético, el que preconizaba la repetición del camino recorrido antes por los países industrializados, ha caducado»[16]. El contexto ha cambiado en su totalidad y sería imposible hoy dirigir la industrialización de tal o cual país del Tercer Mundo según el autoritarismo estatal que rigió la del Japón o según la espontaneidad de la Inglaterra de Jorge III. Seguramente. Pero si «la crisis del desarrollo es también una crisis de la teoría del desarrollo», como dice Ignacy Sachs[17], el proceso mismo del desarrollo en sí, incluido el de la Inglaterra del siglo XVIII, ¿no será más inteligible si nos preguntamos dónde está el defecto de la teoría y por qué los planificadores entusiastas del decenio de 1960-1969 se han equivocado hasta tal punto sobre las dificultades de la empresa?

Ante todo, se responderá sin vacilar, porque una revolución industrial con éxito implica un proceso general de crecimiento, y por ende de desarrollo global, que «aparece en último análisis como un proceso de transformación de las estructuras e instituciones económicas, sociales, políticas y culturales»[18]. Es todo el espesor de una sociedad y una economía lo que se encuentra implicado y lo que debe ser capaz de acompañar, de soportar y hasta de sufrir el cambio. En efecto, basta que en uno u otro punto del recorrido se produzca un bloqueo, lo que llamamos hoy un «estrangulamiento», para que la máquina se agarrote, el movimiento se interrumpa e incluso se produzca un retroceso. Los responsables de los países que intentan hoy superar su retraso se han percatado de ello a sus expensas, y la estrategia del desarrollo se ha vuelto tan prudente como complicada.

¿Qué consejos, en tal caso, puede dar un economista avisado como Ignacy Sachs? En lo esencial, no aplicar ninguna planificación *a priori:* no hay ninguna buena, porque cada economía se presenta como un ordenamiento particular de estructuras que pueden asemejarse, sin duda, pero sólo en conjunto. Para cualquier sociedad dada, el planificador hará bien en partir de una hipótesis, de una tasa de crecimiento (el 10%, por ejemplo) que supondrá adoptada como objetivo, y estudiará, una por una, «las consecuencias de la hipótesis». Así se verificarán, por turno, la parte para inversiones que sería necesario tomar de la renta nacional; los tipos de industrias posibles, en función del mercado, interior o exterior; la cantidad y la calidad de la mano de otra necesaria (especializada o no); la oferta en el mercado de los productos alimenticios necesarios para el mantenimiento de la mano de obra contratada; las técnicas utilizables (en particular, desde el punto de vista del capital, del tipo y del volumen que esas técnicas exigen); el aumento de las importaciones de materias primas o de máquinas-herramientas previstas; la incidencia final de la nueva producción sobre la balanza de pagos y el comercio exterior. En la medida en que la tasa de crecimiento supuesta como punto de partida haya sido elegida deliberadamente «bastante elevada como para poner de manifiesto todos los estrangulamientos que se producirían si se la mantuviese verdaderamente como objetivo»[19], las verificaciones efectuadas indicarán en qué sectores se corre el riesgo de que el obstáculo sea insuperable. Se procederá, entonces, en un segundo tiempo, a realizar retoques, imaginando «variantes en todos los niveles», hasta que se obtenga un proyecto limitado, pero viable en principio[20].

Los ejemplos ofrecidos en la obra de Sachs dan una idea concreta de los principales

estrangulamientos que se encuentran en el Tercer Mundo de hoy: el crecimiento demográfico, cuando éste anula los efectos del desarrollo; la insuficiencia de la mano de obra cualificada; la tendencia a industrializar los sectores del lujo y la posible exportación, a causa de la insuficiencia, en el mercado interior, de la demanda de productos industriales corrientes; y finalmente, pero sobre todo, «la barrera agrícola», la insuficiencia y la falta de elasticidad de la oferta alimentaria en una agricultura que sigue siendo arcaica y en gran medida autosuficiente, que no llega a satisfacer el aumento del consumo que entraña automáticamente el empleo acrecentado de una población asalariada, que no llega siquiera a alimentar siempre a sus propios excedentes demográficos y que lanza a las ciudades un proletariado de parados; y, por último, que es incapaz, por ser demasiado pobre, de incrementar su demanda de productos industriales elementales. Comparadas con estas dificultades mayores, la necesidad de capitales, los niveles del ahorro y la organización y el precio del crédito aparecen casi como secundarios. Pero, ¿no se trata de un cuadro del que se podría decir que enumera todos los obstáculos que aún no conocía la Inglaterra del siglo XVIII, ni siquiera, sin duda, la del siglo XVII?

Lo que exige el crecimiento, pues, es un acuerdo intersectorial: si un sector motor progresa, otro no se inmoviliza para bloquear el conjunto. Así, volvamos a lo que habíamos presentido con respecto al concepto de *mercado nacional*, un mercado nacional que exige coherencia, la circulación general y un cierto nivel de la renta *per capita*. En Francia, tan lenta para arrancar (sólo adquirirá coherencia después de la construcción de sus ferrocarriles), ¿no ha habido durante largo tiempo una especie de dicotomía, análoga a la de ciertos países subdesarrollados de hoy? Un sector muy moderno, rico y avanzado se codea con zonas atrasadas, «países de tinieblas», como dice todavía en 1752 un «empresario» que desea abrir al intercambio uno de esos países y sus maravillosos bosques, haciendo navegable el Vère, pequeño y mediocre afluente del Aveyron[21].

Pero, en el mercado nacional, las condiciones endógenas del crecimiento no son las únicas en juego. Lo que actualmente bloquea el progreso de los países que han llegado tarde es también la economía internacional, tal como existe y tal como divide autoritariamente las tareas. Verdades sobre las cuales en esta obra ya se ha insistido demasiado. Inglaterra triunfó en su revolución estando en el centro del mundo, siendo *el* centro del mundo. Los países del Tercer Mundo quieren, desean, la suya, pero están en la periferia. Entonces, todo se vuelve contra ellos, incluidas las técnicas nuevas que utilizan bajo licencia y que no corresponden a las necesidades de sus sociedades; incluidos los capitales que toman en préstamo del exterior; incluidos los transportes marítimos, que no controlan; incluidas sus materias primas excedentes que los ponen a veces a merced del comprador. Por eso el espectáculo del tiempo presente es tan mortificante; por eso la industrialización progresa obstinadamente allí donde ya ha progresado, y el abismo entre los países subdesarrollados y los otros no hace más que aumentar. Pero, ¿se apuntará un cambio, en el momento actual, en esas relaciones de fuerza? Los países productores de petróleo y de materias primas, los países pobres cuyos bajos salarios permiten una producción industrial a bajo precio, ¿estarán por tomarse la revancha, desde 1974, sobre los países industrializados? Sólo podrá decirlo la historia de los próximos años. Para progresar, el Tercer Mundo tiene que romper, de una u otra manera, el orden actual del mundo.

Hacia arriba: revoluciones abortadas

Los fracasos del presente nos han puesto apropiadamente en guardia: toda revolución industrial es una confluencia, un «conjunto», una familia de movimientos, una «sucesión». Y con respecto a esta plenitud necesaria es como las pre-revoluciones, esos movimientos anteriores al éxito inglés a los que pasaremos revista, adquieren su significación. Les falta siempre uno o varios elementos necesarios, aunque esbocen, de uno a otro, una especie de tiplogía del fracaso o de los fiascos. Tan pronto la invención se presenta sola, brillante, inútil, puro juego del espíritu: no se produce ningún arranque. Tan pronto se produce el arranque: con motivo de una revolución energética, de un brusco progreso agrícola o artesanal, de una oportunidad comercial, de un ascenso demográfico; se efectúa un avance vivaz; el motor parece dispuesto a acelerarse, y luego la carrera se interrumpe. ¿Tenemos derecho a reunir en una sola perspectiva a estos fracasos sucesivos, cuyas razones no son nunca totalmente las mismas? Se asemejan al menos en su movimiento: impulso rápido y luego estancamiento. Son repeticiones imperfectas, pero son repeticiones, y las comparaciones evidentes se esbozan por sí solas.

La conclusión general no sorprenderá a nadie, al menos a ningún economista: una revolución industrial, incluso se podría decir, más ampliamente, un incremento cualquiera de la producción y del cambio, no es, no puede ser, *stricto sensu,* un simple proceso económico. Jamás amurallada dentro de sí misma, la economía afecta a la vez a todos los sectores de la vida. Todos están en dependencia mutua.

El Egipto alejandrino

Un primer ejemplo, demasiado lejano, inquietante quizás, es el del Egipto tolemaico. ¿Era menester detenerse en él, siguiendo el camino de los escolares? En Alejandría, entre el 100 y el 50 antes de Jesucristo, hizo su aparición la energía de vapor[22], diecisiete o dieciocho siglos antes de Denis Papin. ¿Es tan poca cosa que un «ingeniero», Herón, haya inventado entonces la eolípila, una especie de turbina de vapor, un juguete, pero que accionaba un mecanismo capaz de cerrar o abrir desde lejos la pesada puerta de un templo? Este descubrimiento se produjo después de muchos otros: bomba aspirante y compresora, instrumentos que prefiguran el termómetro y el teodolito, máquinas de guerra más teóricas, es verdad, que prácticas, que hacían intervenir la compresión o la liberación del aire, o la fuerza de enormes resortes. En esas edades lejanas, Alejandría brilló con todo el esplendor de una pasión inventiva. Desde hacía uno o dos siglos, ardían diversas revoluciones: cultural, mercantil y científica (Euclides, Tolomeo el astrónomo, Eratóstenes, etcétera); Dicearco, quien parece haber vivido en la ciudad a comienzos del siglo III antes de Cristo, fue el primer geógrafo «que trazó sobre un mapa una línea de latitud que iba desde el estrecho de Gibraltar hasta el Pacífico, extendiéndose a lo largo del Taurus y del Himalaya»[23].

Examinar detenidamente el extenso capítulo alejandrino, evidentemente, nos llevaría demasiado lejos, a través del curioso universo helenístico surgido de la conquista de Alejandro, donde los Estados territoriales (como Egipto y Siria) sustituyen al modelo precedente de las ciudades griegas. He aquí una transformación que no deja de recordarnos los primeros pasos de la Europa moderna. También se impone una consta-

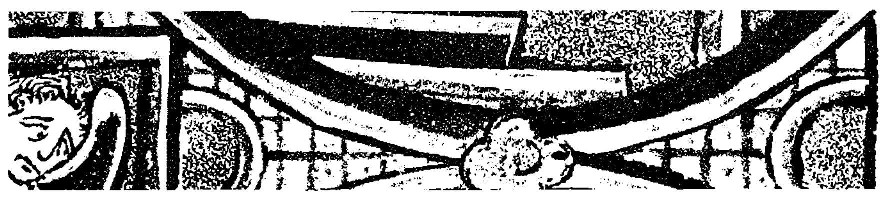
tación, que más tarde se repetirá a menudo: las invenciones se efectúan por grupos, por estratos, por series, como si se apoyasen unas a otras o, más bien, como si una sociedad las lanzase a todas en conjunto.

No obstante, por brillante que sea intelectualmente, el largo capítulo alejandrino se cierra un buen día, sin que sus invenciones —cuya particularidad era, sin embargo, la de estar dirigidas hacia la aplicación *técnica:* Alejandría incluso fundó una escuela de ingenieros en el siglo III— se hubiesen traducido en una revolución de la producción industrial. La culpa la tuvo, ante todo, la esclavitud, que daba al mundo antiguo toda la fuerza de trabajo, cómodamente explotable, de la que tenía necesidad. En Oriente, el molino hidráulico, horizontal, seguirá siendo rudimentario, adaptado solamente a las necesidades de la molienda del trigo, tarea pesada y cotidiana, y el vapor sólo se aplicará a juguetes ingeniosos, porque, escribe un historiador de las técnicas, «la necesidad de una potencia [energética] superior a las conocidas por entonces no se hacía sentir»[24]. La sociedad helenística, pues, permaneció indiferente a las proezas de los «ingenieros».

Pero, ¿no ha tenido sus responsabilidades la conquista romana, que siguió a esas invenciones? La economía y la sociedad helenísticas estaban abiertas al mundo desde hacía varios siglos. Roma, por el contrario, se cerró en el marco mediterráneo y, al destruir Cartago y al subyugar Grecia, Egipto y el Oriente, se encerró tres veces contra las escapadas al ancho mundo. Si Antonio y Cleopatra hubiesen triunfado en Accio (31 a. de C.), ¿habría sido todo diferente? En otros términos, ¿una revolución industrial sólo es posible en el corazón de una economía-mundo abierta?

La primera revolución industrial de Europa: caballos y molinos de los siglos XI, XII y XIII

En el primer volumen de esta obra, he hablado extensamente de los caballos, de la collera (llegada del Este europeo y que aumentó la fuerza de tracción del animal), de los campos de avena (para Edward Fox[25], en tiempos de Carlomagno y del progreso de las caballerías pesadas, habrían llevado el centro de la Europa viva hacia las grandes llanuras húmedas y cerealistas del Norte), de la rotación trienal de cultivos, que fue por sí sola una revolución agrícola... He hablado también de los molinos de agua y los molinos de viento, recién llegados éstos, resucitados los primeros. Puedo, pues, ser breve aquí; todo es fácil de comprender aquí, tanto más cuanto que disponemos del libro vivaz e inteligente de Jean Gimpel[26], del libro combativo y vigoroso de Guy Bois[27] y de muchos estudios, entre ellos el artículo clásico de la Sra. E. M. Carus-Wilson[28] (1941). Ella ha retomado[29] y lanzado la expresión *primera revolución industrial* para calificar la gran instalación en Inglaterra de los batanes (alrededor de 150, entre los siglos XII y XIII), molinos para serrar, para papel, para moler el grano, etcétera. «La mecanización del enfurtido —dice la Sra. Carus-Wilson— fue un acontecimiento tan decisivo como la mecanización del hilado y el tejido en el siglo XVIII»[30]. Las grandes paletas de madera accionadas por la rueda hidráulica, introducidas en la más difundida de las industrias de la época —la de paños— para sustituir a los pies de los obreros bataneros, son finalmente perturbadoras, revolucionarias. Cerca de las ciudades, por lo general situadas en las llanuras, el agua no tiene la fuerza vigorosa de los ríos y las caídas de agua de las colinas y las montañas. De ahí la tendencia a instalar los batales en campos a veces salvajes y atraer allí a la clientela de los comerciantes. Así, se elude el privilegio artesanal de las ciudades, celosamente conservado. Y las ciudades, evidentemente, trataron de defenderse impidiendo a los tejedores que trabajan en




En una Biblia francesa del siglo XIII, la muela para triturar cereales que los filisteos condenaron a Sansón a hacer girar, fustigado por su guardián, está representada, curiosamente, con el aspecto de un molino por entonces moderno, con un asombroso lujo de detalles técnicos. El mecanismo interno *está escrupulosamente dibujado, con la transmisión del movimiento vertical al movimiento horizontal y la rueda que hace girar el hombre podría marchar perfectamente en la corriente del agua. Este testimonio de admiración por la máquina puede compararse con las palabras de Roger Bacon citadas en la p. 461. (Biblia de François Garnier, hacia 1220-1230, Viena, B. N. Codex Vindobonensis 2554.)*

el interior de sus muros hacer abatanar sus paños fuera de ellas. Las autoridades de Bristol, en 1346, prohíben «que ningún hombre haga llegar fuera de esta ciudad cualquier clase de paños a abatanar a lo que se llama *raicloth* so pena de perder XL d. [dineros] por cada paño»[31]. Eso no impide que la «revolución de los molinos» siga su curso, tanto en Inglaterra como a través del conjunto del continente europeo, que en modo alguno se retrasa con respecto a la isla vecina.

Pero lo importante es que esta revolución se sitúa en medio de revoluciones concomitantes: una poderosa revolución agrícola que lanzó a los campesinos, en filas cerradas, contra el obstáculo de los bosques, las marismas, las orillas de los mares y los ríos, y que favoreció el avance de la rotación trienal de cultivos; análogamente, llevada por el empuje demográfico, se produce una revolución urbana: jamás las ciudades se desarrollaron tan abundantemente, unas junto a otras. Y una separación neta, una «división del trabajo» a veces violenta, se instala entre campos y ciudades; éstas, que se apoderan de las actividades industriales, son ya motores de acumulación, de crecimiento, y en ellas hace su reaparición la moneda. Los mercados, los tráficos, se multiplican. Con las ferias de Champaña se esboza, y luego se plasma, un orden económico de Occidente. Más aún, en el Mediterráneo, los caminos del mar y del Oriente son reconquistados poco a poco por las ciudades de Italia. Se produce una ampliación del espacio económico, sin la cual ningún crecimiento es posible.

Y es justamente la palabra *crecimiento*, en el sentido de desarrollo global, la que no vacila en emplear Frédéric C. Lane[32]. Para él, está fuera de discusión que hubo, en los siglos XII y XIII, un crecimiento continuo de Florencia o de Venecia, por ejemplo. ¿Cómo iba a ocurrir de otro modo en el momento en que Italia se encuentra en el centro de la economía-mundo? Wilhelm Abel sostiene incluso que todo el Occidente, del siglo X al XIV, se vio cogido en un desarrollo generalizado. La prueba es que los salarios suben más rápidamente que el precio de los cereales. «El siglo XIII y los comienzos del XIV —escribe— contemplaron la primera industrialización de Europa. Por entonces, las ciudades y las actividades artesanales y comerciales que abrigan se desarrollan poderosamente, menos quizás por los progresos puramente técnicos de la época (aunque esos progresos son tangibles) que a consecuencia de la generalización de la división del trabajo. [...] Gracias a ella, el rendimiento del trabajo aumenta, y es probablemente esta productividad incrementada la que, a su vez, permite no sólo resolver la dificultad de suministrar a una población en crecimiento los víveres indispensables, sino también alimentarla mejor que antes. No se conoce una situación análoga más que en otra única ocasión, en el siglo XIX, en la época de la segunda industrialización, esta vez, es verdad, en una escala de dimensiones muy diferentes»[33].

Esto equivale a decir que, salvando las distancias, hubo a partir del siglo XI un «crecimiento continuo» al estilo moderno, que no se volverá a ver antes de la Revolución Industrial inglesa. No es para asombrarse que, lógicamente, se imponga la explicación «globalizante». En efecto, toda una serie de progresos, ligados unos a otros, actuaron sobre la producción y también sobre la productividad agrícola, industrial, comercial, y sobre la extensión del mercado. En esta Europa presa de su primer despertar serio, incluso hubo otro indicio de un desarrollo de gran aliento: una viva progresión del sector «terciario», con la multiplicación de los abogados, los notarios, los médicos, los universitarios[34]. Con respecto a los notarios, hasta podemos dar algunas cifras: en Milán, en 1288, para una población de unos 60.000 habitantes, son 1.500; en Bolonia, para 50.000, son 1.059; en Verona, en 1628, para 40.000, son 495; en Florencia, en 1338, para 90.000 habitantes, son 500 (pero Florencia es un caso particular: la organización de los negocios allí es tal que los libros contables suplen a menudo los servicios del notario). Y, como era de prever, con la recesión del siglo XIV, el número relativo de los notarios disminuye. Subirá en el siglo XVIII, aunque sin volver a las proporciones del siglo XIII. Sin duda, porque este curioso desarrollo medieval del notariado dependió a la vez del ascenso de las actividades económicas y del hecho de que, en estos siglos lejanos, la gran mayoría de los seres humanos estaba constituida por analfabetos, obligados a recurrir a la pluma de los hombres instruidos.

Este enorme avance de Europa terminó con la fabulosa recesión de los siglos XIV y XV (en conjunto, de 1350 a 1450). Y con la Peste Negra, que quizás fue una conse-

cuencia tanto como una causa: el debilitamiento de la economía, desde la crisis frumentaria y las hambres de 1315-1317[35], precedió a la epidemia y facilitó su siniestra tarea. Esta, pues, no fue el único sepulturero del gran empuje precedente y que ya se había reducido, e incluso estancado, cuando surgió el mal.

¿Cómo explicar, entonces, la mayor victoria y la mayor derrota que tuvo Europa antes del siglo XVIII inglés? Muy verosímilmente, por la amplitud de un crecimiento demográfico cuyo ritmo no siguió la producción agrícola. Los rendimientos decrecientes son el resultado de toda agricultura llevada más allá de sus límites productivos, cuando le faltan los métodos y las técnicas capaces de detener el rápido desgaste de los suelos. El libro de Guy Bois, apoyado en el ejemplo de la Normandía oriental, analiza el aspecto social del fenómeno: una crisis subyacente del feudalismo que rompe el antiguo binomio señor/pequeño propietario campesino. La sociedad desestructurada, «descodificada», queda entonces presa de las perturbaciones, de la guerra desordenada, y busca al mismo tiempo un nuevo equilibrio y un nuevo código, resultados que sólo se logrará con la creación de un Estado territorial que salvará al régimen señorial.

Se han propuesto otras explicaciones. En particular, una cierta fragilidad de los países más afectados por la revolución energética de los molinos: la Europa nórdica, desde el Sena hasta el Zuidersee, desde los Países Bajos hasta la cuenca de Londres. Los nuevos Estados territoriales, Francia e Inglaterra, que se habían constituido como unidades políticas poderosas, todavía no son unidades económicas manejables: la crisis los afectará profundamente. Además, a comienzos del siglo, después de la desaparición de las ferias de Champaña, Francia, por un momento corazón de Occidente, fue puesta fuera del circuito de las relaciones fructíferas y de las precocidades capitalistas. Las ciudades del Mediterráneo van a predominar nuevamente sobre los nuevos Estados del Norte. Y terminará por un tiempo esa confianza demasiado bella que refleja el asombroso homenaje a la máquina de Roger Bacon, hacia 1260: «Puede que se fabriquen máquinas gracias a las cuales las más grandes naves, dirigidas por un solo hombre, se desplacen más rápidamente que si estuviesen llenas de remeros; que se construyan vehículos que marcharán a una velocidad increíble, sin ayuda de animales; que se fabriquen máquinas voladoras en las cuales un hombre [...] batiría el aire con las alas como un pájaro. [...] Las máquinas permitirán ir al fondo de los mares y de los ríos»[36].

Una revolución esbozada en tiempos de Agrícola y de Leonardo da Vinci

Cuando Europa se reanima, después de esta dura y larga crisis, un aumento de los intercambios y un crecimiento de ritmo vivo, revolucionario, corren por el eje que une los Países Bajos con Italia atravesando Alemania. Y es Alemania, segunda zona del comercio, la que va a la cabeza del desarrollo industrial. Quizás porque es para ella, entre los dos mundos dominantes que la bordean al norte y al sur, una manera de imponer su participación en los intercambios internacionales. Pero, ante todo, a causa del desarrollo de las actividades mineras. Este no sólo es el origen de una precoz recuperación de la economía alemana, desde el decenio de 1470-1479, adelantándose al resto de Europa. La extracción de minerales de oro, de plata, de cobre, de estaño, de cobalto y de hierro suscitó una serie de innovaciones (aunque sólo fuera el empleo del plomo para separar la plata mezclada con minerales de cobre) y la instalación de un equipo, gigantesco para la época, destinado a bombear las aguas de infiltración y el ascenso del mineral. Se desarrolla una tecnología inteligente de la que los grabados del libro de Agrícola dan una imagen grandiosa.



Detalle de una miniatura de fines del siglo XV, en la que se representa la mina de plata de Kutna Hora en un corte vertical, como es habitual. Se ven picadores con vestidos blancos, escalas de descenso y torno para el ascenso. En la parte que no reproducimos de la miniatura, se ve un equipo ya muy moderno (los alemanes son a la sazón los maestros de las técnicas mineras): norias accionadas por caballos, sistemas de desagüe y de ventilación. Viena, Desterreichische Nationalbibliothek. (Clisé de la biblioteca.)

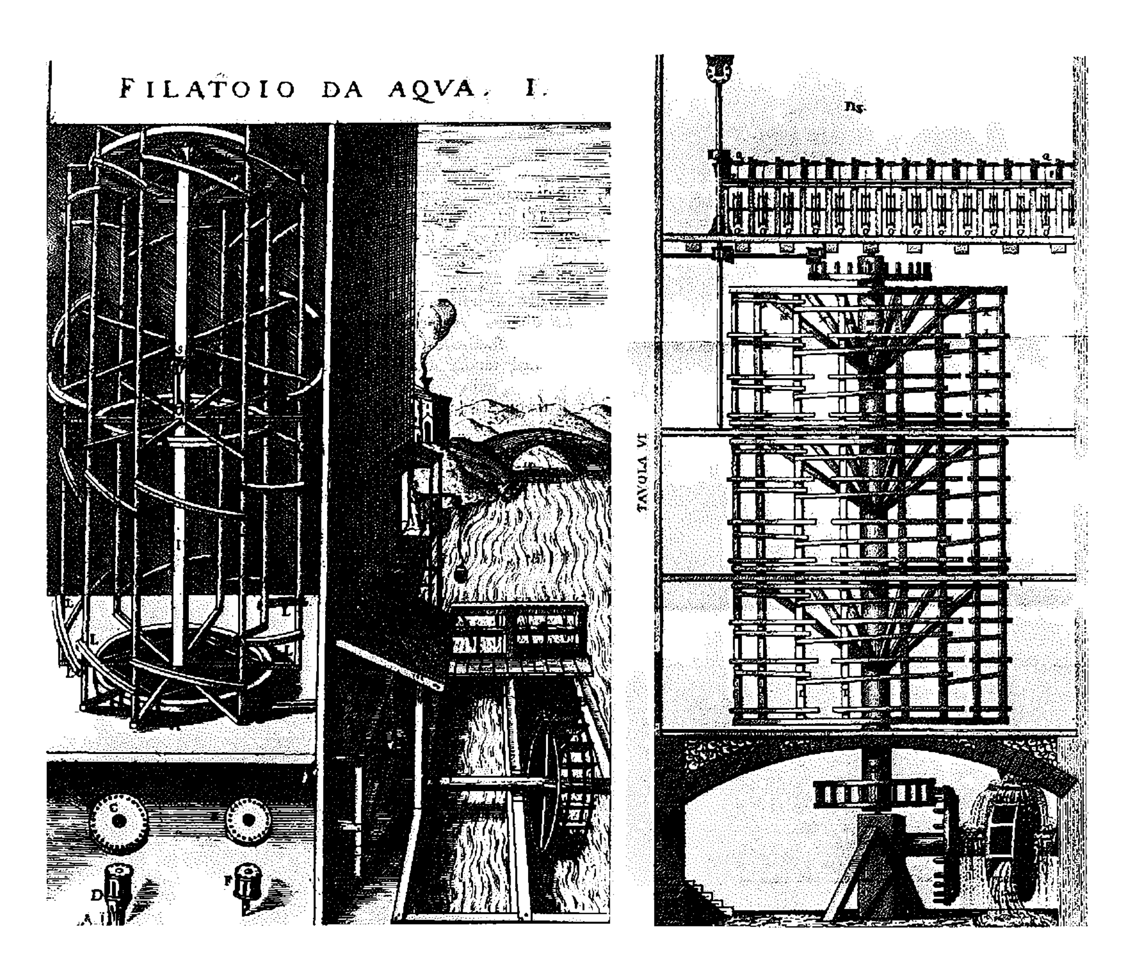
¿No es tentador ver en estas realizaciones, que Inglaterra copiará, el verdadero prólogo de lo que será la Revolución Industrial[37]? El desarrollo de la minería, además, activa todos los sectores de la economía alemana: el *Barchent* (fustán), la lana, los trabajos del cobre, las metalurgias diversas, la hojalata, el alambre, el papel, las nuevas armas, etcétera. El comercio crea importantes redes de crédito y se organizan grandes sociedades internacionales, como la *Magna Societas*[38]. El artesanado urbano prospera: 42 gremios de oficios en Colonia, en 1496; 50 en Lübeck; 28 en Francfort del Meno[39] Los transportes se activan, se modernizan; en ellos se especializan compañías poderosas. Y Venecia, que como dueña del comercio de Levante tiene necesidad de metal blanco, establece con la Alta Alemania relaciones comerciales privilegiadas. Indudablemente, las ciudades alemanas ofrecen, durante más de medio siglo, el espectáculo de una economía en vivo progreso, cualquiera que sea el sector considerado.

Pero todo se detiene, o empieza a detenerse, alrededor de 1535, cuando el metal blanco americano compite con la plata de las minas alemanas, como ha demostrado John Nef; en el momento, también, en que disminuye la preponderacia de Amberes, hacia 1550. ¿La inferioridad de la economía alemana no consiste en ser dependiente, haberse construido en función de las necesidades de Venecia y de Amberes, que son los verdaderos centros de la economía europea? A fin de cuentas, el siglo de los Fugger fue el siglo de Amberes.

En Italia, un éxito más asombroso todavía se inició casi en el momento en que Francesco Sforza tomó el poder en Milán (1450). Más asombroso porque fue precedido por una serie de revoluciones ejemplares. La primera fue una revolución demográfica cuyo ascenso proseguirá hasta mediados del siglo XVI. La segunda, esbozada desde los comienzos del siglo XV, supuso el nacimiento de Estados territoriales de pequeña extensión, pero ya modernos: por un momento incluso se puso sobre el tapete la unidad italiana. Para terminar, una revolución agrícola de forma capitalista, en las llanuras cortadas por canales de Lombardía. Y todo ello en un clima general de descubrimientos científicos y técnicos: es la época en que centenares de italianos comparten la pasión de Leonardo da Vinci y llenan sus cuadernos de dibujo con proyectos de máquinas miríficas.

Milán vivió por entonces una historia singular. Habiendo escapado a la terrible crisis de los siglos XIV y XV (precisamente, piensa Zangheri, a causa del avance de su agricultura), pasó por un avance manufacturero notable. Los paños de lana, las telas de oro y plata, y las armas sustituyen a los fustanes, que habían absorbido la mayor parte de su actividad a inicios del siglo XIV. Hela ahí cogida en un gran movimiento mercantil, vinculada con las ferias de Ginebra y de Châlons-sur-Saône, con ciudades como Dijon, con París, con los Países Bajos[40]. La ciudad logra, al mismo tiempo, la conquista capitalista de sus campos, con el reagrupamiento de sus tierras en grandes dominios, el desarrollo de praderas irrigadas y de la ganadería, la excavación de canales utilizados al mismo tiempo para la irrigación y para el transporte, la implantación del innovador cultivo del arroz y hasta, frecuentemente, la desaparición de los barbechos, con rotación continua de cultivos cerealeros y de pastizales. De hecho, fue en Lombardía donde comenzó ese *high farming* que conocerán más tarde los Países Bajos y que será transmitido, más tarde aún, con las consecuencias que se conocen, a Inglaterra[41].

De ahí la pregunta que plantea nuestro guía, Renato Zangheri: ¿por qué esa poderosa mutación de los campos y de las industrias milaneses y lombardos se malogró sin desembocar en una revolución industrial? Ni la técnica de la época ni la modicidad de las fuentes de energía parecen explicaciones suficientes. «La revolución inglesa no dependió de progresos científicos y técnicos de los que no se dispusiese ya en el siglo XVI»[42]. Carlo Poni incluso ha descubierto con asombro la complejidad de las máquinas hidráulicas utilizadas en Italia para devanar, hilar y torcer la seda, con varias



Precocidad del maquinismo en Italia: dos esquemas del filatoio *para retorcer la seda a la manera boloñesa, uno de 1607 (a la izquierda), el otro de 1833. El* organsin *es un doble, triple o cuádruple hilo de seda retorcido que sirve de cadena. El primer molino establecido en Inglaterra, en 1716-1717, «verdadera fábrica, la primera que hubo en Inglaterra», había sido copiado por los ingleses después de dos años de espionaje industrial en Italia. Desde comienzos del siglo XVII, giraba, casi idéntico, en Bolonia, su patria de origen (cf. los trabajos de C. Poni). Totalmente automático (los obreros no hacen más que vigilar y unir los hilos que se rompen), la máquina se compone de una parte interna giratoria, la* linterna *(esquema de abajo), accionada por una rueda hidráulica, una armazón fija la rodea (esquema parcial de arriba), con un gran número de husos, bobinas y devanaderas... Si la mecanización hubiese sido la única causa de la Revolución Industrial, Italia habría precedido a Inglaterra. A la derecha el* filatoio *de 1833. (P. Negri,* Manuele practico por la estima delle case e degli opisizi idrauliti, *Bolonie, 1833.)*

etapas de mecanismos y filas de bobinas, todas accionadas por una sola rueda de agua[43]. L. White afirma que antes de Leonardo da Vinci, Europa ya había inventado toda la gama de sistemas mecánicos que serán utilizados durante los cuatro siglos siguientes (hasta la electricidad) a medida que se hizo sentir su necesidad[44]. Pues, dice con una buena fórmula, «un nuevo invento no hace más que abrir una puerta. No obliga a entrar a nadie»[45]. Sí, pero, ¿por qué las condiciones excepcionales reunidas en Milán no engendraron esa coacción, esa necesidad? ¿Por qué el empuje milanés decayó, en lugar de acentuarse?

Los datos históricos existentes no permiten responder con pruebas en la mano. Nos vemos obligados a las conjeturas. Ante todo, no hay un gran mercado nacional a disposición de Milán. Luego, hubo un decrecimiento de los beneficios de bienes raíces, una vez pasado el momento de las primeras especulaciones. La prosperidad de los empresarios industriales, si creemos a Gino Barbieri[46] y Gemma Miani, es la de los pequeños capitalistas, una especie de clase media. Pero, ¿es éste un argumento? Los primeros empresarios de la revolución del algodón fueron también, a menudo, gente modesta. Entonces, ¿no es la desgracia de Milán, sobre todo, estar tan cerca de Venecia y tan lejos de su posición dominante? ¿No ser un puerto, ampliamente abierto al mar y a la exportación internacional, libre en sus movimientos y sus riesgos? Su fracaso es, quizás, la prueba de que una revolución industrial, como fenómeno global, no puede efectuarse solamente desde dentro, por un desarrollo armonioso de los diversos sectores de la economía; debe apoyarse también, condición *sine qua non,* en la dominación de mercados exteriores. En el siglo XV, lo hemos visto, el lugar está ocupado por Venecia y, en dirección a España, también por Génova.

John U. Nef y la primera revolución inglesa, 1560-1640

Fue un desarrollo industrial mucho más claro e intenso que los prólogos de Alemania e Italia el que surgió en Inglaterra entre 1540 y 1640. Hacia mediados del siglo XVI, las Islas Británicas estaban todavía, en términos industriales, muy por detrás de Italia, España, los Países Bajos, Alemania y Francia. Un siglo más tarde, milagrosamente, la situación se ha invertido totalmente y el ritmo de cambio es tan rápido que no se hallará otro igual hasta fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, en plena Revolución Industrial. En vísperas de su guerra civil (1642), Inglaterra se había convertido en el primer país industrial de Europa, e iba a seguir siéndolo. Es esta «primera revolución industrial» inglesa lo que John U. Nef[47] ha sacado a la luz en un artículo sensacional, en 1934, y que no ha perdido nada de su fuerza explicativa.

Pero, ¿por qué Inglaterra, cuando las grandes innovaciones de la época —pienso en los altos hornos y los diversos equipos de la actividad minera profunda: galerías, sistemas de aireación, bombas para extraer el agua de infiltración y máquinas elevadoras— son un préstamo, cuando esas técnicas le fueron enseñadas por mineros alemanes contratados a tal fin, cuando son los artesanos y obreros de los países más avanzados, Alemania, los Países Bajos, pero también Italia (industrias del vidrio) y Francia (tejido de la lana y la seda) quienes le han proporcionado las técnicas y habilidades necesarias para la creación de una serie de industrias nuevas para ellas: molinos para papel, molinos pulverizadores, fábrica de cristales, vidrierías, fundiciones de cañones, fábricas de alumbre y de caparrosa, refinerías de azúcar, fabricación de salitre, etcétera?

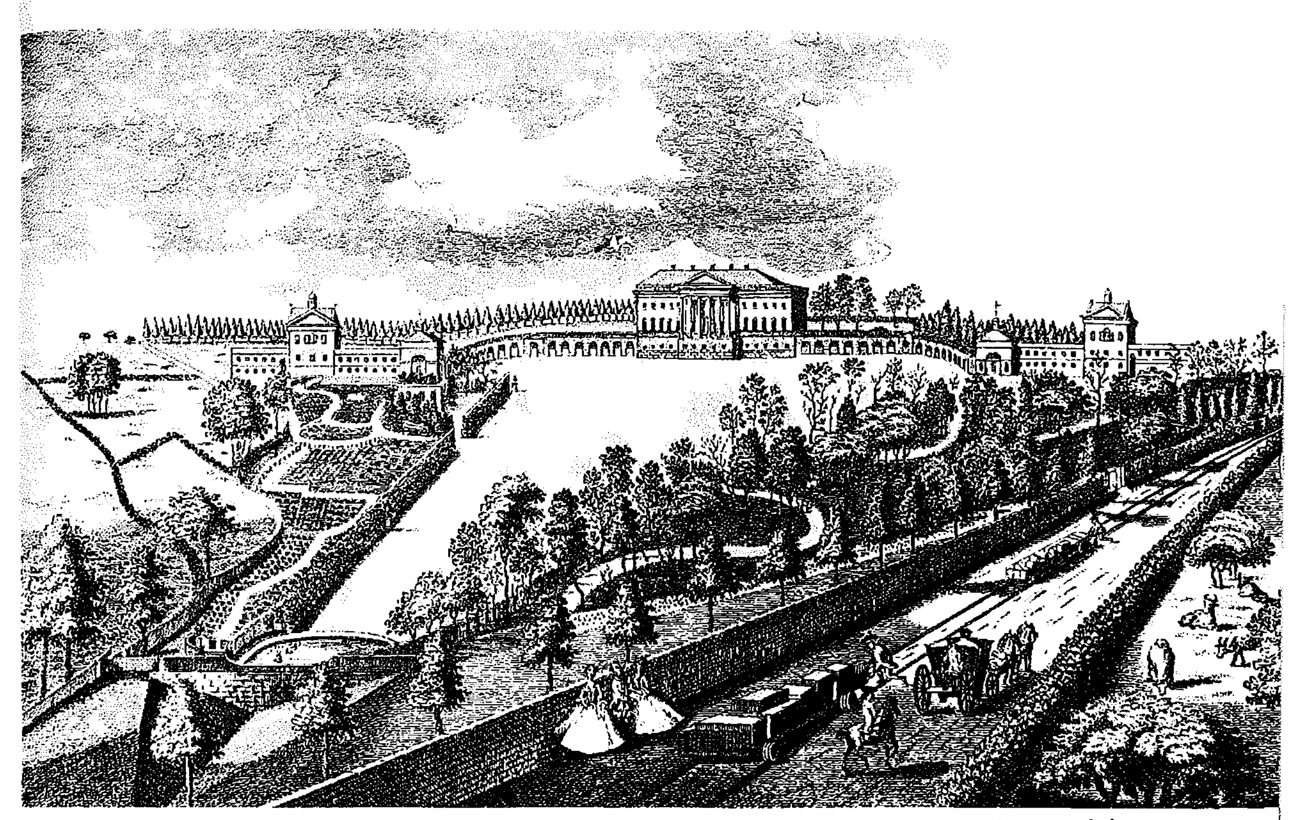
La sorpresa es que, al implantarlas en su suelo, Inglaterra les dio una amplitud hasta entonces desconocida: el crecimiento de las empresas, la importancia de las construcciones, el aumento de la cantidad de obreros, que llegan a las decenas y a veces a las centenas de individuos, la enormidad (relativa) de las inversiones, que se cifran en varios millares de libras, cuando el salario *anual* de un obrero es solamente del orden de las 5 libras, todo esto es verdaderamente nuevo y señala la amplitud del empuje que tiene la industria inglesa.

Por otra parte, el rasgo decisivo de esta revolución, rasgo éste puramente autóctono, consiste en la utilización creciente del carbón de piedra, que se convierte en la característica principal de la industria inglesa. No por elección deliberada, además, sino

porque compensa una inferioridad patente. La madera es cada vez más rara en Gran Bretaña, donde alcanza precios muy altos a mediados del siglo XVI; esta penuria y esta carestía imponen la utilización del carbón de piedra. De igual modo, el agua demasiado lenta de los ríos que es menester desviar mediante largos canales de derivación de aguas para hacerlas desembocar por encima de las ruedas hidráulicas, hace que el agua motriz sea mucho más costosa que en la Europa continental e incitará, más adelante, a las investigaciones sobre el vapor de agua —o al menos eso es lo que sostiene J. U. Nef.

Inglaterra se lanza, pues (contrariamente a los Países Bajos o a Francia), a una gran explotación de carbón, a partir de la cuenta de Newcastle y de muchos yacimientos locales. Las minas en las cuales los campesinos trabajaban en régimen de tiempo parcial y solamente en la superficie, establecen desde entonces el trabajo continuo; los pozos se ahondan hasta 40 y 100 metros de profundidad. La producción, de 35.000 toneladas hacia 1560, llega a las 200.000 toneladas a comienzos del siglo XVII[48]. Vagones sobre rieles transportan el carbón desde la mina hasta los puntos de carga; naves especializadas, cada vez más numerosas, lo transportan a lo lejos, a través de Inglaterra y hasta Europa, a fines del siglo. El carbón aparece ya como una riqueza nacional: *«England's a perfect world, hath Indies too, / Correct your maps, Newcastle is Peru»*, proclama un poeta inglés en 1650[49]. La sustitución del carbón de leña no solamente permite calentar los hogares domésticos y llenar de humo a Londres de manera siniestra. Se ofrece también a la industria, que sin embargo deberá adaptarse a la energía nueva, hallar soluciones inéditas, en particular para garantizar a las materias a tratar llamas sulfurosas del nuevo combustible. Mal que bien, el carbón se introduce en la fabricación del vidrio, las fábricas de cerveza, las de ladrillos, la fabricación de alumbre, las refinerías de azúcar y la industria de la sal a partir del agua de mar que se hace evaporar. Siempre hay concentración de mano de obra y, forzosamente, de capital. Nace la manufactura, con sus grandes talleres y su estrépito enloquecedor, que a veces no se interrumpe ni de día ni de noche, sus masas de obreros que, en un mundo habituado al artesanado, asombran por su número y su carencia frecuente de cualificación. Uno de los gerentes de las «casas de alumbre» creadas por Jacobo I sobre la costa de Yorkshire (cada una de las cuales empleaba regularmente unos sesenta obreros) explica, en 1619[50], que la fabricación del alumbre es «una tarea de locos» y que «no puede ser realizada por un solo hombre ni por varios, sino por una multitud de gente de la más baja categoría, que no ponen cuidado ni lealtad en su trabajo».

Técnicamente, pues, por el aumento de las empresas y por el uso creciente del carbón, Inglaterra innovó en el dominio industrial. Pero lo que hace avanzar la industria y probablemente suscita la innovación es el fuerte aumento del mercado interior, por dos razones que se suman. En primer lugar, un acusado ascenso demográfico, que se ha estimado en el 60% a lo largo del siglo XVI[51]. Luego, un considerable aumento de las rentas agrícolas que convirtió a muchos campesinos en consumidores de productos industriales. Enfrentada con la demanda de una población creciente y, por añadidura, con la de ciudades que aumentan a ojos vista, la agricultura incrementa su producción de diversas maneras: cultivo de terrenos baldíos, erección de vallas a expensas de tierras comunales o praderas, especialización agrícola, sin que intervengan, sin embargo, métodos revolucionarios destinados a elevar la fertilidad del suelo y la productividad. Estos no comenzarán hasta después de 1640, y a pasos muy lentos hasta 1690[52]. Por ello, la producción agrícola sufre cierto retraso con respecto al ascenso demográfico, como lo demuestra un aumento de los precios agrícolas mucho mayor, en conjunto, que el de los precios industriales[53]. Resulta de ello un mayor bienestar evidente de los campos. Es la época del *Great Rebuilding,* las casas campesinas son reconstruidas, agrandadas, mejoradas, los pisos sustituyen a los graneros, las ventanas se cubren de cristales, los



Una de las más antiguas representaciones (1750) de un «ferrocarril» inglés: construido por Ralph Allen (1694-1764), aseguraba el transporte (por gravedad) de bloques de piedra desde las canteras de las colinas próximas hasta la ciudad de Bath y el muelle de su río, el Avon. Al fondo, Prior Park, la suntuosa morada de R. Allen. Gentilhombres y damas elegantes van a admirar el espectáculo. (Mary Evans Picture Library.)

hogares se preparan para la utilización del carbón de piedra; los inventarios hechos después de los fallecimientos revelan la nueva abundancia de muebles, la ropa blanca, las colgaduras, la vajilla de estaño, etcétera. Esta demanda interior, ciertamente, estimuló a la industria, el comercio y las importaciones.

Mas por prometedor que sea, este vivo movimiento no es general. Incluso hay sectores importantes que permanecen en el atraso.

Así, en la metalurgia, no solamente el *blast furnace*, el alto horno moderno de modelo alemán, gran consumidor de combustible, no eliminó a todos los *bloomeries*, los hornos de tipo antiguo, algunos de los cuales todavía funcionaban en 1650, sino que se siguió usando el carbón de leña. Sólo en 1709 aparecerá el primer alto horno que funciona con carbón de coque, y seguirá siendo *único* durante unos cuarenta años. Anomalías de la que T. S. Ashton y otros han dado varias explicaciones, pero la de Charles Hyde, en un libro reciente, me parece indiscutible[54]: si el coque no predominó sobre el carbón de leña hasta 1750, fue porque hasta entonces el coste de producción de este

último era menor[55]. La producción metalúrgica inglesa siguió siendo mediocre durante mucho tiempo, inferior en calidad y cantidad, aún después de la adopción del coque, a la de Rusia, Suecia y Francia[56]. Y si la pequeña metalurgia (cuchillería, fábricas de clavos, herramientas, etcétera) no cesa de crecer a partir de la segunda mitad del siglo XVI, trabaja con acero importado de Suecia.

Otro sector atrasado es la industria pañera, enfrentada con una larga crisis de la demanda exterior que la obliga a transformaciones difíciles y cuya producción es casi estacionaria desde 1560 hasta fines del siglo XVII[57]. Rural en gran medida, poco manufacturera, cae cada vez más en manos del *putting out system*. Ahora bien, era esta industria la que proporcionaba, por sí sola, el 90% de las exportaciones inglesas en el siglo XVI, el 75% todavía hacia 1660, y solamente el 50% a fines del siglo[58].

Pero estas dificultades no pueden explicar el estancamiento económico en que entra Inglaterra después del decenio de 1640-1649: no retrocede, pero tampoco progresa. La población deja de crecer, la agricultura produce más y mejor, invierte para el futuro, pero sus rentas bajan a la par de los precios; la industria trabaja siempre, pero ya no innova, al menos hasta 1680[59]. Si sólo interviniese Inglaterra, subrayaríamos la incidencia brutal de la guerra civil, que comienza en 1642 y constituye una detención enorme; pondríamos de relieve la insuficiencia, todavía, en un mercado nacional, su mala, o relativamente mala, situación en la economía-mundo europea, donde la preponderancia de la vecina Holanda es exclusiva. Pero Inglaterra no es la única que interviene: está acompañada, indiscutiblemente, por los países del Norte, que habían progresado al mismo tiempo que ella y que retroceden a la vez que ella. Más o menos precoz, la «crisis del siglo XVII» se hizo sentir en todas partes.

Sin embargo, volviendo a Inglaterra, según el diagnóstico de J. U. Nef, si el avance industrial se hizo más lento, ciertamente, después de 1642, no desapareció, no hubo retroceso[60]. De hecho, y volveremos a esto a propósito de los análisis contundentes de E. L. Jones, la «crisis del siglo XVII» quizás fue, como todos los periódos de lentificación demográfica, favorable a cierto aumento de la renta *per capita* y a una transformación de la agricultura que no careció de consecuencias para la industria misma. Forzando un poco el pensamiento de Nef, digamos que la revolución inglesa que se asentará en el siglo XVIII comenzó ya en el XVI, que progresó por etapas. Y es una explicación cuya lección es menester recordar.

Pero, ¿no se puede decir lo mismo de Europa, donde, desde el siglo XI, las experiencias se suceden, se unen entre sí y de algún modo se acumulan? Por turno, cada región, en una época u otra, pasa por progresos preindustriales, con las concomitancias que ello implica, en particular en el plano de la agricultura. Así, la industrialización fue endémica en el Continente. Por brillante y decisivo que sea su papel, Inglaterra no es la única responsable e inventora de la Revolución Industrial que llevó a cabo. Es por eso, además, por lo que esta Revolución, apenas en marcha, incluso antes de sus éxitos decisivos, llegó tan fácilmente a la Europa próxima y tuvo allí una serie de éxitos relativamente rápidos. No chocó allí con los obstáculos que encuentran hoy tantos países subdesarrollados.

LA REVOLUCION INGLESA, SECTOR POR SECTOR

Inglaterra, con su éxito, después de 1750, es el punto luminoso hacia el cual todo converge. Pero no nos hagamos demasiadas ilusiones: llegamos al fondo de nuestras dificultades, al medio de los falsos juegos de luces. R. M. Hartwell nos explica con viveza, en su combativo libro *The Industrial Revolution and Economic Growth* (1971), de hecho el libro de todos los otros libros, la tribuna donde el autor sólo expresa sus ideas a través de las ideas de los demás y nos introduce, finalmente, en un vasto museo donde los cuadros más diversos y más discordantes han sido cuidadosamente colgados de las paredes. ¡A nosotros nos toca elegir! ¿Quién no estaría desorientado ante la centésima oposición del pro y el contra?

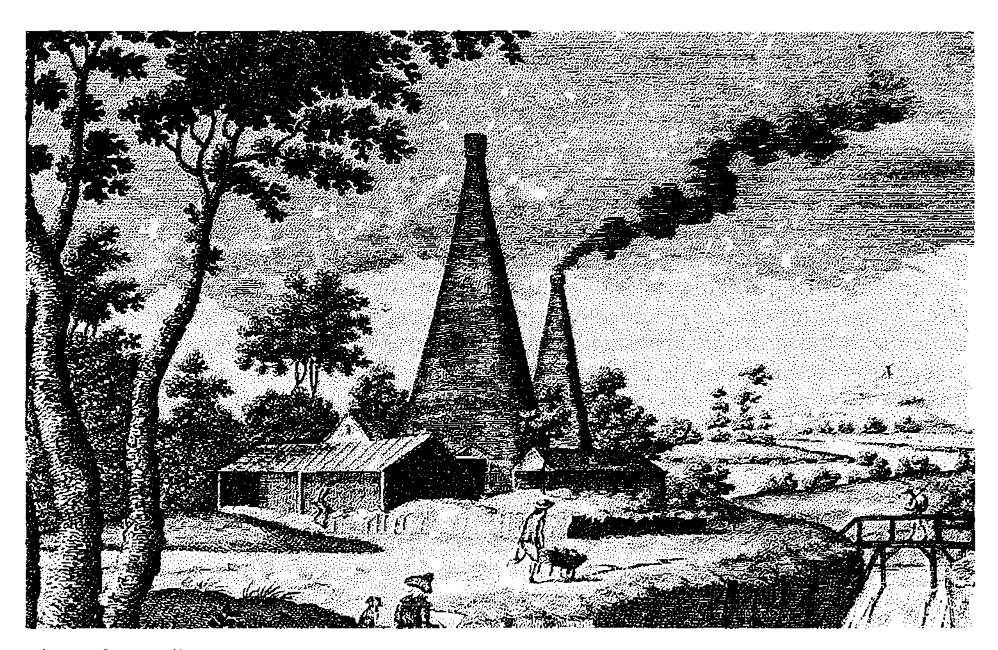
Es verdad —y consolador, en cierto modo— que, reunidos para una discusión general por la revista *Past and Present,* en abril de 1960[61], historiadores especialistas en el problema no pudieron ponerse de acuerdo. Y tampoco en el coloquio de Lyon, en 1970[62], dedicado al mismo tema, y donde Pierre Vilar[63] quizás dijo lo esencial cuando confesó, sin rodeos, que, al estudiar la revolución industrial que transformó tan rápidamente a Cataluña en los siglos XVIII y XIX, no pudo llegar a un modelo que le satisficiera. Y el problema no se simplificó cuando, en el curso del mismo coloquio, se sustituyó la expresión «revolución industrial» por la palabra más neutra de «industrialización», también compleja, finalmente. «Confieso no haber recibido todavía aclaración alguna sobre lo que se entiende por *industrialización* —exclama Jacques Bertin—. ¿Es el ferrocarril, el algodón, el carbón, la metalurgia, el gas de alumbrado, el pan blanco?»[64]. Responderé gustoso: la lista es demasiado breve; la industrialización, como la revolución industrial, pone en juego todo, sociedad, economía, estructuras políticas, opinión pública y todo lo demás. La historia más imperialista no la captará, sobre todo en una definición que quisiera ser simple, completa y perentoria. En otros términos, la revolución industrial que va a trastornar a Inglaterra, y luego al mundo entero, no es, en ningún momento de su trayectoria, un tema bien delimitado, un haz de problemas dados, en un espacio dado y en un tiempo dado.

Por eso no estoy de acuerdo, aunque me veo obligado a emplearlo a mi vez, con el método que consiste en explicar la Revolución Industrial sector por sector. Los historiadores, en efecto, ante la suma y el entrelazamiento de las dificultades, han procedido a la manera cartesiana: dividir para comprender. Han distinguido una serie de compartimientos particulares: la agricultura, la demografía, la técnica, el comercio, los transportes, etcétera, cuyas transformaciones son todas importantes, ciertamente, pero el riesgo es que puedan aparecer como etapas separadas, alcanzadas una después de otra, y que constituirían de alguna manera las escaleras del crecimiento. Este modelo fragmentado, de hecho, nos viene de la economía política más tradicional. Es de lamentar que los partidarios de la economía retrospectiva no han esbozado otro para nuestro uso, capaz de guiar más eficazmente la investigación histórica; que no hayan definido puntos de referencia, indicadores, cocientes cuya observación muestre cómo operan los diferentes sectores, sincrónicamente, unos con respecto a otros, apoyándose o constituyendo, por el contrario, frenos o estrangulamientos unos de otros. Si fuese posible efectuar una serie de cortes sincrónicos, suficientemente separados en el tiempo, el proceso de crecimiento industrial se revelaría, quizás, sin demasiado error, en su evolución. Pero sería necesario que se definiese un modelo de observación, que los historiadores se pusiesen de acuerdo para ponerlo en práctica, en puntos diferentes del tiempo y del espacio.

Por el momento, sólo podemos utilizar las clasificaciones que han sido puestas a prueba, en obras notables, demasiado numerosas para enumerarlas todas. En el conjunto de la Revolución, disciernen una serie de «revoluciones» particulares, de la agricultura, de la demografía, de los transportes interiores, de la técnica, del comercio, de la industria, etcétera. Trataremos, en una primera aproximación, de seguir estas mutaciones a las cuales, de hecho, ningún sector escapó. Es el camino habitual de la explicación. Es un poco fastidioso recorrerlo, pero es necesario.

Un factor primordial: la agricultura inglesa

La agricultura viene en primera línea, y a justo título. Pero de todos los problemas en cuestión, es con mucho el más difícil. En realidad, estamos en presencia de un largo, un interminable proceso, no de una revolución, sino de revoluciones sucesivas, de mutaciones, de evoluciones, de rupturas, de reequilibrios en cadena. Exponerlos de un extremo al otro nos llevaría fácilmente al siglo XIII, a los primeros intentos de encalado y de enmargado, a las experiencias con las diversas variedades de trigo y de avena, y con las rotaciones más adecuadas. Pero nuestro problema no consiste en estudiar las fuentes ni el recorrido de este río, sino la manera como se lanza al mar: no es la historia de la Inglaterra rural en todas sus ramificaciones, sino el modo como llega, para terminar, al océano de la Revolución Industrial. ¿Fue esencial la agricultura para esa enorme realización?

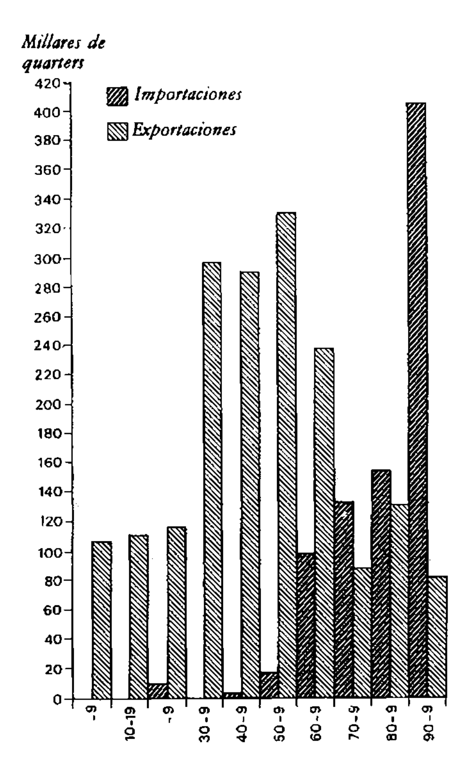


Fábrica de ladrillos en la campaña inglesa, con sus humaredas de carbón ya acusadas, en el siglo XVIII, de contaminar la atmósfera. (Clisé Batsford.)

Plantear esta pregunta es oír mil respuestas contradictorias. Hay entre los historiadores quienes dicen que sí, quienes dicen que no y quienes vacilan entre el sí y el no. Para H. W Flinn, «es extremadamente dudoso que los desarrollos de la agricultura hayan sido suficientes para haber desempeñado un papel más que modesto en el estímulo de una revolución industrial»[65] Con mayor generalidad, para H. J. Habakkuk, «el aumento de la producción agrícola no debe ser considerado como una condición del crecimiento, y por eso ha acompañado, más que precedido, a la aceleración del crecimiento»[66]. Por el contrario, Paul Bairoch, preocupado por discernir y jerarquizar las variables estratégicas de la revolución inglesa, afirma que el avance de la agricultura ha sido para ésta «el factor dominante desde el principio», el empujón inicial[67] E. L. Jones es más categórico todavía: apoyándose en la historia comparada de los países que han llegado a la industrialización, pone como condición de su éxito, en primera instancia, «una producción agrícola que aumenta más rápidamente que la población»[68]. En lo que concierne a Inglaterra, el «período crítico», en su opinión, va de 1650 a 1750.

Esto equivale a descartar de antemano los argumentos de quienes, identificando esencialmente la revolución agrícola con su mecanización, la ven seguir, y no preceder, a la revolución del algodón, o incluso a la del ferrocarril. Es cierto que la técnica industrial y mecánica no desempeña en la vida rural más que un papel bastante despreciable hasta bien entrado el siglo XIX. La sembradora de la que habla Jethro Tull, en 1733[69], sólo será raramente utilizada (por ejemplo, en Town y en Coke) en el progresista East Norfolk; en otras partes sólo aparece en el siglo XIX[70]. La trilladora tirada por caballos, concebida en Escocia hacia 1780, seguida tardíamente por la máquina de vapor, ciertamente no se difundió con rapidez. De igual modo, el arado triangular llamado de Rotherham[71], que permitía la labranza con dos caballos y un hombre solamente (en lugar del arado rectangular, con sus seis u ocho bueyes, un conductor y un labrador), patentado en 1731, apenas fue utilizado antes de 1870[72]. Asimismo, se ha calculado que los cultivos nuevos, incluido el del *turnip*, el nabo milagroso que pasó de los jardines a los campos en el siglo XVII, ¡no se propagaron a más de una milla por año, a partir de su punto de origen! Finalmente, hasta 1830, el mayal, la hoz y la guadaña siguieron siendo las herramientas comunes de las granjas inglesas[73]. De modo que los progresos de la agricultura inglesa *antes de la Revolución Industrial*, progresos indiscutibles[74], no derivaron tanto de la máquina o de los cultivos milagrosos como de nuevas formas de utilización de los suelos, de la repetición de las labranzas, de las rotaciones de cultivos que trataron, al mismo tiempo, de eliminar los barbechos y de promover la cría de ganado, fuente útil de abonos, y que por ende evitaba el empobrecimiento de los suelos, de una atención a la selección de las simientes y de las razas ovinas y bovinas, de una agricultura especializada que aumenta sus rendimientos, con resultados que variaron de una región a otra, según las condiciones naturales y las obligaciones del intercambio, que nunca son las mismas. El sistema al que se llegará es el que el siglo XIX llamará el *high farming*, «un arte sumamente difícil —escribe un observador tardío— y que no tiene como base sólida más que una larga serie de observaciones. Tierras cercadas y muy divididas por frecuentes labranzas, abonadas con abundante estiércol y de buena calidad y sembradas alternativamente de plantas agotadoras y restauradoras, sin barbechos [...], sustituyen a las plantas de cereales, pivotantes y agotadoras, que extraen su substancia de una gran profundidad y no dan nada al suelo, por plantas herbáceas, rastreras y mejoradoras, que extraen la suya de la superficie»[75].

Esta transformación, que demostrará ser esencial, se inició después de 1650, en un momento en que la presión demográfica cesó, en que el número de hombres dejó de aumentar o apenas aumentó (quizás como consecuencia de una política consciente de retrasos en la edad del matrimonio). Sea cual fuere la razón, la presión demográfica



50. IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES INGLESAS DE TRIGO Y HARINA

En general, Inglaterra se come su trigo hasta las proximidades de 1760; entre 1730 y 1765, exporta de manera notable para la época *(2% de su producción hacia 1750, o sea, 330.000* quarters *sobre una producción de 15 millones; un* quarter *= 2,9 hl); sus importaciones, que comienzan en 1760, no harán más que aumentar, a pesar de una producción que pasa de 19 millones de* quaters *en 1800 y 25 millones en 1820. (Tomado de P. Mathias,* The First Industrial Nation, *1969, p. 79.)*

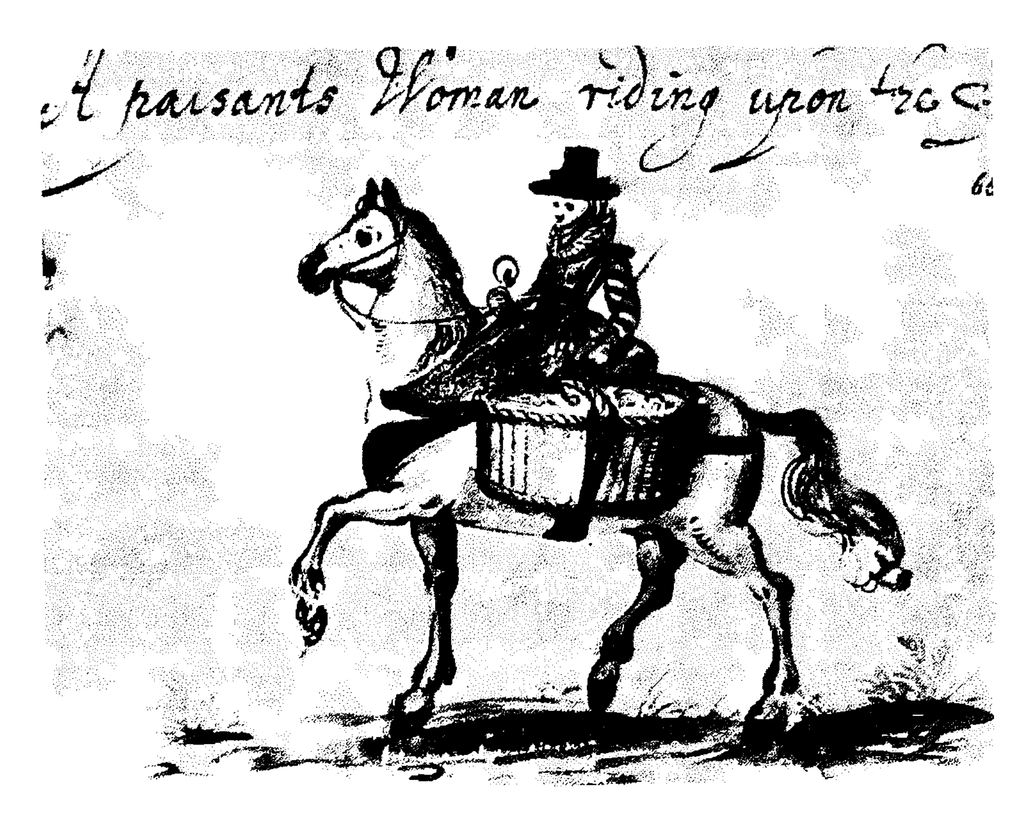
disminuyó. ¿No es contradictorio, entonces, que sea justamente en este momento, el momento en que la demanda se restringe y en que el precio del trigo baja, cuando la producción y la productividad aumentan, cuando la innovación se difunde? Sin embargo, la paradoja se explica bastante bien a la luz de los argumentos que expone E. L. Jones[76]. La demanda de cereales permaneció casi estable, pero, con el avance de las ciudades y el enorme crecimiento de Londres, la demanda de carne aumentó; la cría de ganado se hizo más rentable que el cultivo del trigo y tendió a sustituirlo. De ahí la demanda creciente de plantas forrajeras ya conocidas: trébol, pipirigallo, *turnips,* y la apelación a los métodos nuevos de rotación de cultivos. La paradoja surge de que el fuerte aumento del ganado, aumento buscado y logrado, suministra una cantidad mayor de abono y aumenta, como consecuencia, los rendimientos de los cereales, el trigo y la cebada, incluidos en la rotación. Así se forma lo que Jones llama un «círculo virtuoso» (lo contrario del círculo vicioso), según el cual el bajo precio de los cereales lleva a los granjeros a dirigir su esfuerzo a la cría de ganado, la cual consagra el éxito de las plantas forrajeras, que entraña, al mismo tiempo, un acusado crecimiento del ganado, particularmente ovino, y un fuerte ascenso de los rendimientos cerealeros. La producción de granos va a aumentar en Inglaterra automáticamente y casi por sí sola, hasta el punto de superar las necesidades nacionales. De aquí la baja de precio de los cereales y una exportación creciente hasta 1760. E. A. Wrigley ha calculado que el aumento de la *productividad* agrícola de 1650 a 1750 fue al menos del 13%[77].

Pero el *high farming* tuvo también otro resultado. Puesto que los cultivos forrajeros necesitan de suelos ligeros y arenosos, éstos se convierten en las tierras ricas de Inglaterra. Incluso se cultivan suelos considerados áridos, reservados desde siempre a los carneros. Por el contrario, las tierras pesadas y arcillosas, hasta entonces las mejores para los cereales, poco adaptables a los cultivos forrajeros, son condenadas por los bajos precios que imponen los altos rendimientos en granos de sus rivales. Se ven obligados a abandonar las labranzas. Se elevan quejas. En los Midlands, hacia 1680, ¡se reclama pura y simplemente leyes que impidan las mejoras agrícolas establecidas en el sur de Inglaterra! En el Buckinghamshire, los poseedores de suelos arcillosos, en el valle de Aylesbury, exigen que se prohíba el cultivo del trébol[78].

Las diversas regiones desfavorecidas por el triunfo de sus vecinas van a dedicarse a la cría de ganado, particularmente la de animales de tiro, o, si tienen la suerte de hallarse cerca de Londres, a los productos lácteos. Pero el intento de restaurar el equilibrio se hace más aún en dirección a una industria artesanal. Por ello, a partir de 1650, en el momento en que J. U. Nef registra una pérdida de velocidad de la *gran* industria manufacturera desarrollada en el curso del siglo precedente, se ve, en cambio, el crecimiento de una industria rural vivaz en los marcos antiguos, pero siempre eficaces, del *putting out system*. A fines del siglo XVII y comienzos del XVIII, los encajes se desarrollan en Devon oriental y mucho más aún en los condados de Bedford, Buckingham y Northampton; el trabajo de la paja para la confección de sombreros pasa del condado de Hertford al de Bedford; la fabricación de clavos gana terreno en los campos de Birmingham; la de papel, en las colinas de Mendips, donde en 1712 trabajan más de 200 fábricas, instaladas a menudo en antiguos molinos de trigo; los géneros de punto en los condados de Leicester, Derby y Nottingham, etcétera[79].

La «crisis del siglo XVII», pues, correspondió en Inglaterra a una maduración de los campos bastante lenta y desigual, pero doblemente beneficiosa para la futura Revolución Industrial: favoreció la creación de una agricultura de alto rendimiento que será capaz, renunciando a la exportación, de sostener el violento aumento demográfico posterior al decenio de 1750-1759; en las regiones pobres, multiplicó los pequeños empresarios y un proletariado más o menos habituado a las tareas artesanales, en resumen, una mano de obra «maleable y entrenada», dispuesta a responder a la llamada de la gran industria urbana, cuando ésta surja, a fines del siglo XVIII. De esta reserva de mano de obra se alimentará la Revolución Industrial, y no de la mano de obra estrictamente agrícola, que conservará sus efectivos, contrariamente a lo que se creía recientemente siguiendo a Marx.

Si las cosas han ocurrido de manera muy diferente en el continente europeo, es, probablemente, porque la evolución tan original de la agricultura inglesa sólo es concebible en el marco de una propiedad suficientemente extensa: un gran territorio, entonces, tenía 200 arpendes, o sea, 80 hectáreas. Y para que surgiese este tipo de propiedad, fue necesario que el tenaz régimen señorial se destruyese, se adaptase, que las relaciones arcaicas entre el terrazguero y el señor se transformasen. Cuando se inicia la Revolución Industrial, hacía mucho tiempo que eso había sucedido en Inglaterra. El gran propietario[80] se había convertido en un rentista que ve en la tierra un instrumento de prestigio social, pero también una herramienta de producción que le conviene confiar a granjeros eficaces (la tradición incluso hace que, en los años malos, el propietario compense en parte las pérdidas del labrador). Un terreno próspero, arrendado a buen precio, es, además, la garantía para su propietario de un crédito fácil de obtener, si es necesario para otras inversiones, pues es frecuente que los propietarios de bienes raíces sean también empresarios industriales o mineros. En cuanto al labrador, está seguro de conservar su arrendamiento por convenio, si no legalmente; puede, pues, invertir sin temor[81] y llevar su explotación según las reglas del mercado y de la administración ca-



Campesina inglesa dirigiéndose al mercado. Ilustración de un manuscrito de 1623-1625. (British Library.)

pitalista. El rasgo sobresaliente de este nuevo orden es el ascenso del labrador, un verdadero empresario, «verdaderamente, gente de bien», dice un testigo francés. «Aunque ponen mano en el arado, son, en cuanto a su hacienda y su vivienda, iguales a la burguesía de las ciudades»[82]. Esto en 1819. Pero tres cuartos de siglo antes, en 1745, un francés describía ya a ese labrador como un campesino que «goza en abundancia de todas las comodidades de la vida»; su mozo de labranza «toma su té antes de ir a coger el arado». Y he aquí «a este campesino vestido en invierno con una levita», y a su mujer y su hija tan coquetamente engalanadas que se las tomaría «por una de nuestras pastoras de romance»[83]. Impresión que no desautoriza ese encantador grabado pequeño que representa a una «campesina» yendo al mercado a caballo, con su cesta de huevos en el brazo, pero con calzado y sombrero muy burgueses.

Un francés, Maurice Rubichon, asombrado por el contraste entre el campo francés y el inglés, describió ampliamente la organización agrícola británica. La aristocracia terrateniente —dos o tres familias, estima él[84], en cada una de las 10.000 parroquias de Inglaterra— posee en conjunto la tercera parte del término, dividido en grandes explotaciones llevadas por labradores; los pequeños (y a veces grandes) propietarios independientes, los *yeomen*, detentan otro tercio; los campesinos poseen pequeñas parcelas de tierra y tienen derechos sobre los terrenos comunales, que representan el último tercio de las superficies cultivadas. Estas estimaciones expuestas por Rubichon tienen bas-

tantes probabilidades de ser aproximadas. Lo que es seguro es que todo favoreció, desde mucho antes del siglo XVIII, la concentración de la pequeña propiedad territorial, pues el pequeño propietario estaba condenado a aumentar sus posesiones y sobrevivir, o a perderlas uno u otro día y convertirse en trabajador asalariado. Por este camino, o por el sistema de los *enclosures,* que suprimió los bienes comunales y facilitó la concentración, la gran propiedad, mejor adaptada, más rentable, reagrupó poco a poco las tierras en beneficio de la nobleza terrateniente, los grandes *yeomen* y el labrador. Es lo contrario de la evolución de Francia, donde el «régimen feudal» se hundió de golpe, el 4 de agosto de 1789, en el momento en que la concentración capitalista de la propiedad estaba en sus inicios: la tierra, entonces, se parceló irremediablemente entre campesinos y burgueses. Maurice Rubichon, admirador incondicional del orden rural inglés, echa pestes contra esa Francia que «ya antes de la Revolución, estaba dividida en 25 millones de parcelas», y que «ha llegado ahora a 115 millones»[85]. ¿Es solamente culpa del Código Napoleónico? ¿Inglaterra evitó la fragmentación por la única virtud del derecho de primogenitura de la nobleza terrateniente o por la instalación de una agricultura capitalista?

No olvidemos, por último, para calibrar el papel de la agricultura en la Revolución Industrial, que los campos ingleses se vincularon muy tempranamente al mercado nacional de la isla; atrapados en sus redes, logran, hasta comienzos del siglo XIX, dar la vida a las ciudades y las aglomeraciones industriales, confirmando la regla de raras excepciones; constituyen lo esencial de un mercado interior que es el destino primero y natural de una industria inglesa que está empezando. Esta agricultura en progreso fue el cliente por excelencia de la industria del hierro. Sus herramientas: las herraduras, las rejas de los arados, las hoces, las guadañas, las trilladoras, las rastras, los rodillos de discos, etcétera, representan cantidades importantes de hierro; en 1780, se puede estimar estas necesidades, en Inglaterra, en una cifra comprendida entre las 200.000 y las 300.000 toneladas por año[86]. Estas cifras no son válidas sin discusión para la primera mitad del siglo, período crucial de nuestra observación, pero si por entonces la importación de hierro proveniente de Suecia y Rusia no deja de aumentar, ¿no es porque la capacidad de la industria metalúrgica inglesa no es suficiente y la demanda en alza proviene en gran parte de la agricultura? ¿Y por qué el desarrollo de esta agricultura es, así, anterior al movimiento mismo de la industrialización?

El ascenso demográfico

En el siglo XVIII, la población aumenta en Inglaterra, como también aumenta en Europa y en el mundo entero: 5.835.000 habitantes en 1700; un poco más de 6 millones en 1730; 6.665.000 en 1760. Luego el movimiento se acelera: 8.216.000 en 1790; 12 millones en 1820; casi 18 millones en 1850[87]. Los índices de mortalidad disminuyen del 33,37 por mil al 27,1 por mil en 1800, y al 21 por mil en el decenio de 1811-1821, mientras que el índice de natalidad alcanza el nivel récord del 37 por mil, y hasta lo supera. Estas cifras, que no son más que estimaciones aproximadas, varían de un autor a otro, pero sin demasiadas diferencias[88].

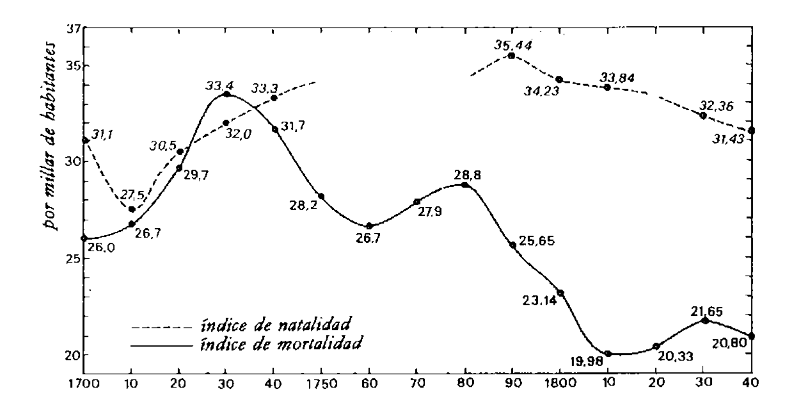
En este enorme desarrollo biológico, son los campos más prósperos y las ciudades (todas las ciudades) los que crecen, y las aglomeraciones industriales las que aumentan a velocidad récord. Los historiadores de la demografía han dividido los condados en tres grupos de referencia que, en 1701, eran comparables por sus cifras de población[89]; en 1831, todos habían progresado en valor absoluto, pero el grupo de los condados in-

dustriales representaba el 45% de la población, mientras que en 1701 sólo tenían un tercio; en el caso opuesto, la parte de los condados agrícolas, de 33,3% a comienzos del siglo XVIII cayó al 26%. Algunos condados progresaron a un ritmo evidentemente espectacular: Northumberland y Durham doblaron su población; Lancashire, Staffordshire y Warwickshire triplicaron la suya[90]. Por consiguiente, no es posible ningún error de apreciación: la industrialización desempeñó el papel principal en el aumento de la población inglesa. Todos los estudios de detalle confirman esta impresión. Si se considera el grupo de edad de 17 a 30 años, se comprueba que, en el Lancashire industrial, el 40% de estas personas están casadas en 1800, contra el 19% en la parte agrícola de este condado en la misma época. Así, el empleo industrial favorece los matrimonios precoces. Es un acelerador del avance demográfico.

Una Inglaterra negra progresa y se instala, con sus ciudades fabriles y sus casas para obreros. Ciertamente, no es la Inglaterra alegre. Después de muchos otros, Alexis de Tocqueville la describe en sus notas de viaje: en julio de 1835[91], se detiene en Birmingham y luego marcha a Manchester. Son por entonces ciudades enormes, inacabadas, que se construyeron rápidamente y mal, sin plan previo, pero vivas; esa ristra de grandes centros urbanos, apretados y trepidantes, Leeds, Sheffield, Birmingham, Manchester y Liverpool, es el alma del desarrollo inglés. Si Birmingham conserva todavía cierto aspecto humano, Manchester es ya el infierno. La población se multiplicó por diez de 1760 a 1830, pasando de 17.000 a 180.000 habitantes[92]. Por falta de espacio, las fábricas construidas sobre las colinas tienen cinco, seis y hasta doce pisos. Palacios y casas de obreros se esparcen al azar a través de la ciudad. Por todas partes hay charcos de agua y fango; por una calle pavimentada, hay diez cenagosas. Hombres, mujeres y niños se apiñan en casas sórdidas; en algunos sótanos se alojan hasta 15 ó 16 personas. Cincuenta mil irlandeses forman parte de un atroz subproletariado típico. Lo mismo en Liverpool, donde Tocqueville observa la presencia de «sesenta mil irlandeses católicos». Y añade: «La miseria es casi tan grande como en Manchester, pero se oculta.» Así, en todas estas ciudades hijas de la industrialización, el ascenso de la población inglesa no siempre basta para proporcionar la masa de obreros necesarios. La inmigración llega en su ayuda, procedente del País de Gales, de Escocia y más aún de Irlanda. Y como la mecanización multiplica las tareas no especializadas, en todos estos puntos ardientes del desarrollo industrial se recurre al trabajo de las mujeres y de los niños, mano de obra dócil y mal pagada, como la de los inmigrantes.

La Revolución Industrial, pues, reunió todos los efectivos que le eran necesarios, los efectivos obreros y también los efectivos del «sector terciario», donde los nuevos tiempos crean empleos. Además, toda industria que logra éxito, como dice Ernest Labrousse[93], se burocratiza, y éste es el caso de Inglaterra. Como indicio suplementario de la abundancia de mano de obra, hay una domesticidad pletórica. Situación antigua, sin duda, pero que la Revolución Industrial no ha borrado, sino todo lo contrario. A comienzos del siglo XIX, más del 15% de la población londinense está compuesta por sirvientes.

Inglaterra, después de 1750, se llenó rápidamente de hombres, hasta no saber qué hacer con ellos. ¿Son, entonces, un peso, un obstáculo? ¿O un motor? ¿Una causa, una consecuencia? Ni que decir tiene que son útiles, indispensables: son la dimensión humana necesaria de la Revolución Industrial. Sin esos millares, esos millones de hombres, nada sería posible. Pero no está ahí el problema, que es el de una correlación. El movimiento demográfico y el movimiento industrial son dos enormes procesos que marchan juntos. ¿Determina uno al otro? Es una pena que tanto uno como otro se hallen mal registrados en los documentos que están a nuestra disposición. La historia demográfica de Inglaterra se establece a través de los documentos incompletos del estado civil. Todo lo que exponemos es poco seguro y será puesto en tela de juicio por la in-



51. INDICES DE MORTALIDAD Y DE NATALIDAD EN INGLATERRA

Las dos curvas están trazadas en acuerdo con estimaciones válidas aunque diferentes según los autores. Su separación pone de relieve el aumento de la población inglesa a partir del decenio 1730-1739. (Tomado de G. M. Trevelyan. English Social History. *1942. p. 361.)*

vestigación, si ésta se dedica a un vasto trabajo de recuento y verificación. De igual modo, ¿puede abrigarse la pretensión de seguir exactamente la industrialización, es decir, en conjunto, la curva de la producción? «Es razonable pensar —escribe Phyllis Deane— que sin el ascenso de la producción, a partir de 1740, el aumento concomitante de la población habría sido bloqueado por la elevación del índice de mortalidad que habría provocado el descenso del nivel de vida»[94]. El año 1740 es, en el gráfico anterior, el momento de la «divergencia» entre el índice de natalidad y el índice de mortalidad: la vida, entonces, ha ganado. Si es correcta, esta afirmación muy simple constituye por sí sola la prueba de que la revolución demográfica siguió al movimiento. En gran parte, al menos, fue inducida.

La técnica, condición necesaria y, sin duda, no suficiente

Si hay un factor que ha perdido su prestigio, como clave de la Revolución Industrial, es la técnica. Marx creía en su primacía; la historiografía reciente tiene sólidos argumentos para negarse a ver en ella el *primum mobile,* o siquiera un *inicio,* para hablar como Paul Bairoch. Sin embargo, el invento generalmente es anterior a la capacidad industrial, pero, por eso mismo, a menudo cae en el vacío. La aplicación técnica efectiva, por definición, se retrasa con respecto al movimiento general de la vida económica; para intervenir, debe esperar a ser solicitada, y dos veces más bien que una, por una demanda precisa e insistente.

Así, para los textiles, las dos grandes operaciones son el hilado y el tejido. Un taller de tejedor exigía en el siglo XVII, para su alimentación continua, el producto de siete u ocho hilanderos, o más bien hilanderas. Lógicamente, las innovaciones técnicas debían apuntar al hilado, la operación que exige más mano de obra. Sin embargo, en 1730, fue el oficio del tejedor el favorecido por la lanzadera de Kay. Este invento ele-

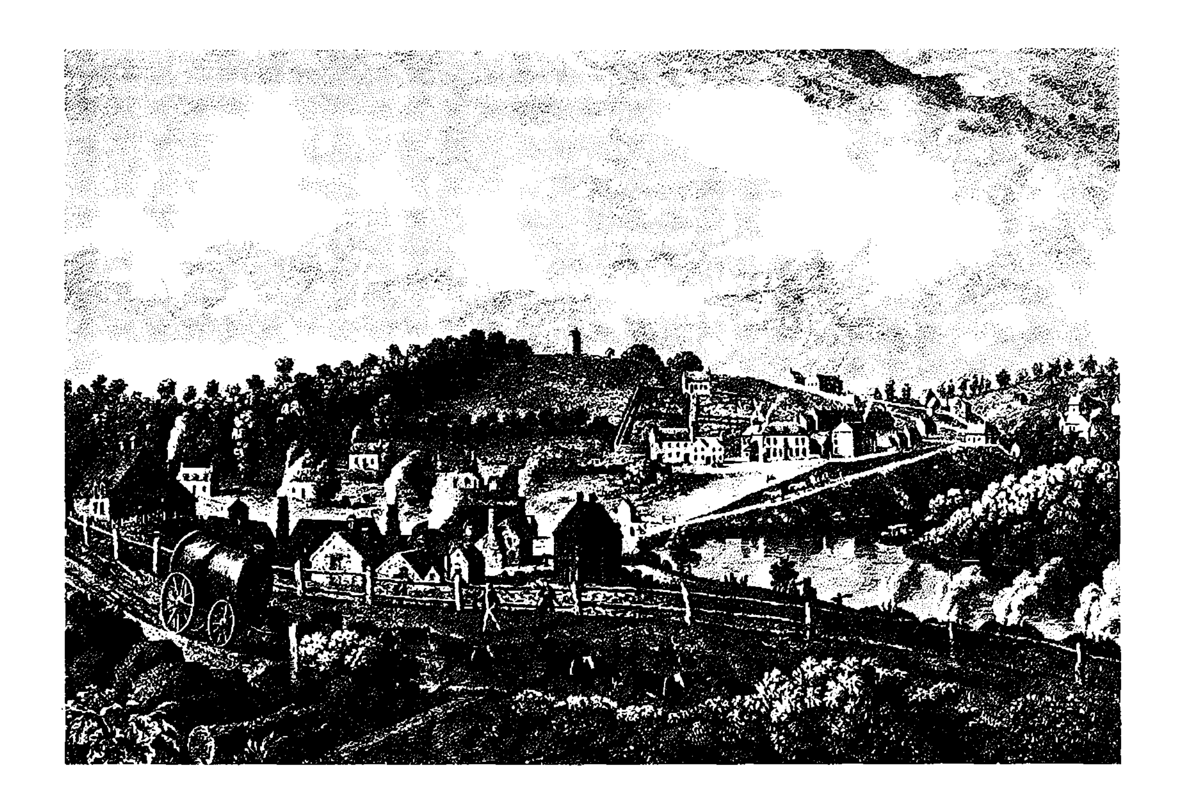
mental (la lanzadera disparada por un resorte se maneja a mano), que acelera el ritmo del tejido, sin embargo, sólo se difundirá después de 1760. Quizás porque fue precisamente en ese momento cuando aparecieron tres innovaciones, esta vez aceleradoras del hilado y que tuvieron muy rápida difusión: la *spinning jenny*, hacia 1765, cuyos modelos simples estaban al alcance del taller familiar; la máquina hidráulica de Arkwright, hacia 1769; y luego, diez años más tarde, en 1779, la «mula» de Crampton, así llamada porque combinaba las características de las dos máquinas anteriores[95]. Desde entonces, el hilado decuplicó su producción, y aumentaron las importaciones de algodón bruto proveniente de las Antillas, las Indias Orientales y pronto del sur de las colonias inglesas de América. Pero la diferencia entre las velocidades de fabricación del hilo y el tejido se mantuvieron hasta cerca del decenio de 1840-1849. Incluso cuando la máquina de vapor mecanizó el hilado, alrededor de 1800, el tejido tradicional a mano logró seguir el ritmo y el número de tejedores aumentó, así como su salario. La labor manual, finalmente, sólo será destronada después de las Guerras Napoleónicas, y ello lentamente, pese a los perfeccionamientos introducidos por las máquinas de Roberts, hacia 1825. Hasta 1840, no será indispensable ni siquiera ventajoso (dada la fuerte caída de los salarios de los tejedores provocada por la competencia de las máquinas y por el paro) sustituirla por la labor mecánica[96].

Paul Bairoch, pues, tiene razón: «Durante los primeros decenios de la Revolución Industrial, la técnica fue mucho más un factor determinado por lo económico que un factor determinante de lo económico.» Las innovaciones dependen, con toda seguridad, del mercado: no responden más que a una demanda insistente del consumidor. En el caso del mercado interior inglés, la media del consumo anual de algodón es, para el período 1737-1740, de 1.700.000 libras; en 1741-1749, de 2.100.000; en 1751-1760, de 2.800.000; en 1761-1770, de 3.000.000. «Se trata de cantidades [...] pequeñas en comparación con las que Inglaterra consumirá veinte años más tarde»; en 1769 (antes del comienzo de la mecanización), el consumo es de 300 gramos de algodón por persona, lo cual «permite la producción de una camisa por año y por habitante»[97]. Pero quizás se trataba de un umbral, puesto que, en 1804-1807, alcanzado ese mismo nivel en Francia, se inició la mecanización en la industria algodonera.

Sin embargo, si la demanda crea la innovación, ella misma depende del nivel de los precios. Inglaterra poseía, desde comienzos del siglo XVIII, un mercado *popular* dispuesto a absorber una cantidad de telas de algodón indias porque estaban *a bajo precio*. Defoe, cuando se burla de las extravagancias de la moda de las telas pintadas en Londres, indica claramente que, antes que sus amas, eran las sirvientas las que usaban telas de algodón importadas. Sin duda, ese mercado inglés se contrajo cuando la moda hizo subir el precio de las telas pintadas, pero sobre todo fue ahogado autoritariamente (prueba suplementaria de su poder) cuando el gobierno inglés prohibió la entrada de los tejidos de algodón indios en Gran Bretaña, salvo para su reexportación. En estas condiciones, quizás fue menos la presión de la demanda inglesa que la competencia de los bajos precios indios, como sostiene K. N. Chaudhuri[98], lo que aguijoneó la invención inglesa, significativamente, además, en el campo del algodón, no en la industria nacional de gran consumo y fuerte demanda que constituía la lana, y hasta el lino. La mecanización sólo afectará a la lana mucho más tarde.

Lo mismo ocurre con la metalurgia inglesa: la incidencia del precio sobre la innovación es tan fuerte, o más, tal vez, que la de la demanda por sí sola. Hemos visto que la fundición con coque, ideada por Abraham Darby, fue utilizada por él en sus altos hornos de Coalbrookdale, en Shropshire desde 1709, pero que ningún otro lo siguió por este camino antes de mediados de siglo. En 1775, todavía, el 45% de la producción de la fundición de lingotes salía de altos hornos que funcionaban con carbón de leña[99] P. Bairoch relaciona el éxito tardío del procedimiento con una presión cre-

ciente de la demanda, que está fuera de duda[100]. Pero Charles Hyde ha explicado claramente las circunstancias del retraso de la adopción de la fundición con coque. ¿Por qué fue desdeñada antes de 1750, durante cuarenta años, en los 70 altos hornos que funcionaban por entonces en Inglaterra? ¿Por qué de 1720 a 1750 se construyeron al menos 18 altos hornos nuevos que utilizaban el antiguo procedimiento[101]? Simplemente, porque, por una parte, estas empresas eran muy rentables, ya que sus elevados precios de coste estaban protegidos por los impuestos sobre el hierro sueco importado, por la ausencia de competencia de una región a otra engendrada por el precio prohibitivo del transporte y por una próspera exportación de productos metalúrgicos acabados[102]. Por otra parte, porque el uso del coque aumentaba *claramente* los costes de producción (alrededor de 2 libras por tonelada) y porque el hierro producido, más difícil de refinar, era poco adecuado para seducir a los herreros si su precio no era inferior al del mercado[103].



Los altos hornos de Coalbrookdale, en Shropshire, donde Darby utilizó el coque como combustible, por primera vez en Inglaterra, en 1709. Obsérvese, sin embargo, en este grabado de 1758, a la derecha, al borde del Severn, cuatro carboneras de madera en combustión para la fabricación de carbón de leña. En primer plano, un gran cilindro metálico, fabricado en el lugar es llevado por un tiro de caballos. Grabado de Perry y Smith, 1758. (Fototeca A. Colin.)

Entonces, ¿por qué las cosas cambian después de 1750, sin que intervenga ninguna novedad técnica, con la construcción en veinte años de 27 altos hornos de coque y el cierre de 25 establecimientos antiguos? Porque el aumento de la demanda de metal ferroso provocó una fuerte subida del carbón de leña (representaba alrededor de la mitad del coste del lingote de hierro)[104]. En cambio, desde el decenio de 1730-1739, la fundición con coque se benefició de una caída del precio del carbón. La situación, entonces, se invirtió: hacia 1760, el coste de producción de la fundición con carbón de leña superaba en más de dos libras por toneladas a los precios de coste del procedimiento rival. Pero, en estas condiciones, cabe preguntarse una vez más por qué el antiguo procedimiento se mantuvo durante tanto tiempo, efectuando todavía casi la mitad de la producción en 1775. Sin duda, a causa de la demanda en alza muy rápida, que, paradójicamente, protegió al procedimiento anticuado: una demanda tal que los precios se mantienen muy elevados y los productores que emplean el coque no tratan de bajar sus tarifas lo suficiente como para eliminar a sus competidores. Así ocurrió hasta 1775. Después de esta fecha, la diferencia de precio entre las dos calidades de hierro aumenta, y el abandono del carbón de leña se generaliza rápidamente.

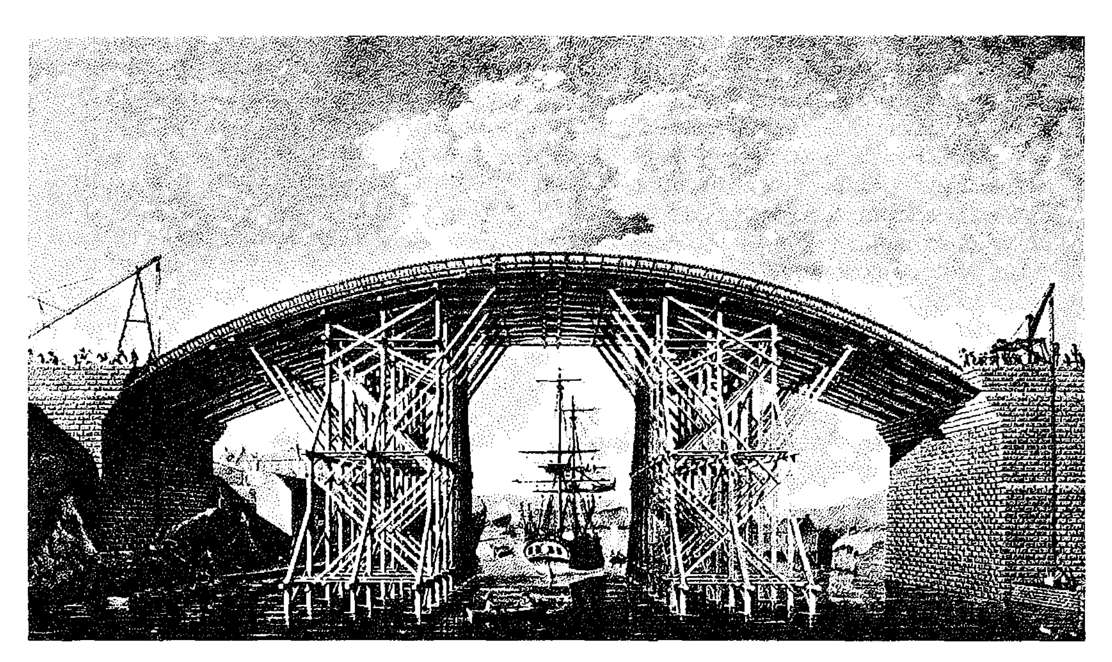
No fue, pues, la introducción del vapor y de la máquina de Boulton y Watt la responsable de la adopción del coque como combustible de los altos hornos. Antes de su intervención, la suerte estaba echada: con o sin vapor, el coque había ganado la partida[105]. Lo cual no niega el papel del vapor en la expansión futura de la metalurgia inglesa: de una parte, poniendo en acción potentes fuelles, permitió que aumentasen considerablemente las dimensiones de los altos hornos; de otra parte, al liberar a la industria metalúrgica de la proximidad obligatoria de los cursos de agua, abrió nuevas regiones, en particular, el Black Country, en Staffordshire, región rica en mineral de hierro y en carbón, pero pobre en cursos de agua rápidos.

Casi por la misma época que la fundición, el acendramiento del hierro se libera de la servidumbre y de los altos precios del carbón de leña. Mientras que hacia 1760 el carbón sólo era utilizado en las fraguas al final, para recalentar y martillar el hierro ya acendrado, la práctica del *potting* introduce el carbón en el conjunto del acendramiento hacia 1780. De golpe, la producción nacional de barras de hierro aumenta en un 70%[106]. Pero también allí Charles Hyde destrona la creencia difundida: no fue la pudelación, perfeccionada después de varios años difíciles, de 1784 a 1795, la que expulsó de las fraguas al carbón de leña. Esto ya estaba hecho[107] La pudelación supuso, sin embargo, el progreso decisivo de la metalurgia inglesa, una revolución en la *calidad* y la *cantidad* a la vez, que puso de golpe en el primer plano del mundo, y durante un siglo, a la producción inglesa, hasta entonces de las más mediocres, hablando cualitativa e incluso cuantitativamente.

Además, fue la *calidad* nueva del metal la responsable del advenimiento fantástico de la máquina, tanto en el conjunto de la vida cotidina como en la fábrica. Seguir, en una historia de la técnica, las diversas etapas de la máquina de vapor es, desde este punto de vista, asombroso. Al comienzo, se ve madera, ladrillos, pesadas armazones y algunos tubos de metal; desde 1820, un bosque de tuberías. En la época de las primeras máquinas de vapor, la caldera y los diferentes elementos sometidos a presión habían planteado múltiples problemas. Ya Newcomen había construido su máquina para atenuar los defectos de la máquina anterior de Savery, cuyas juntas estallaban bajo la presión del vapor. Pero la sólida máquina de Newcomen estaba construida con pilares y un fogón de albañilería, un balancín de madera, una caldera de cobre, un cilindro de latón, tubos de plomo... Lentamente, difícilmente, estos materiales costosos podrán ser sustituidos por la fundición o el hierro. Ni el mismo Watt logró construir un cilindro hermético en las forjas de Carron, en Escocia. Fue Wilkinson quien resolvió el problema para él, gracias a una máquina para calibrar de su invención[108].

Todos estos problemas parecen esfumarse en los primeros decenios del siglo XIX, al mismo tiempo que la madera desaparece de las construcciones mecánicas y que se empiezan a fabricar una cantidad de pequeños elementos metálicos, de todas clases, que permiten «flexibilizar las formas tradicionales de la máquina»[109]. En 1769, John Smeaton había construido para las forjas de Carron la primera rueda hidráulica con un eje de fundición. Fue un fracaso: la fundición porosa no resistió la helada. Las ruedas de gran diámetro puestas en servicio en el London Bridge el año anterior, en 1768, eran todavía de madera. Pero en 1817 fueron sustituidas por ruedas de hierro[110].

Aunque decisiva a largo plazo, pues, en el siglo XVIII la metalurgia no desempeñó el primer papel. «La industria del hierro —escribe David Landes— ha recibido más atención [por parte de los historiadores] de la que merece en la génesis de la Revolución Industrial»[111]. Sin duda alguna, si nos atenemos estrictamente a la cronología. Pero la Revolución Industrial fue un proceso continuo que debió inventarse en cada instante de su recorrido, que estaba como a la espera de la innovación que iba a venir, que debía venir. Siempre está por completarse la adición. Y es el último progreso el que justifica, el que da un sentido, a los que lo precedieron. El carbón, el coque, la fundición, el hierro y el acero son personajes muy importantes. Pero finalmente el vapor los justifica de algún modo; el vapor tan lento, también, en encontrar un verdadero lugar con la máquina rotativa de Watt, a la espera de los ferrocarriles. Para el año 1840, cuando se ha realizado el primer espectáculo de la Revolución Industrial, Emile Levasseur[112] calcula que un caballo de vapor equivale a 21 hombres y que Francia, a este respecto, tiene un millón de esclavos de un género especial, cantidad llamada a aumentar de manera *exponencial:* en 1880, se elevará a 98 millones, o sea, dos veces y media la población de Francia. ¡Y qué decir de Inglaterra!



A partir de los últimos años del siglo XVIII, el hierro comienza a sustituir a la madera en Inglaterra. Puente sobre el Wear, en Sunderland, construido en 1796. (British Museum.)

No «infravalorar» la revolución del algodón

Como subida de telón de la Revolución Industrial inglesa, el *boom* algodonero ha sido un tema predilecto de los historiadores. Pero esto era antaño. Y las modas pasan. El algodón ha sido objeto de investigaciones nuevas. Se tiende hoy a considerarlo un personaje muy secundario: después de todo, la masa global de la producción algodonera se mide en millones de libras, y el carbón en millones de toneladas. En 1800, por primera vez el algodón bruto trabajado en Inglaterra pasa de los 50 millones de libras, es decir, alrededor de 23.000 toneladas; en peso, dice E. A. Wrigley, es casi la «producción anual de 150 mineros en una mina de carbón»[113]. Por otra parte, como las innovaciones de la industria algodonera se reinsertan en la larga serie de mutaciones particulares de las viejas industrias (lana, algodón, seda y lino), en movimiento desde antes del siglo XVI, todo lleva a pensar que la industria algodonera corresponde al Antiguo Régimen, o, como dice John Hicks, que es «el último capítulo de la evolución de la antigua industria más que el comienzo de la nueva, como se la presenta de ordinario». En el límite, ¿no se podría imaginar un éxito semejante en la Florencia del siglo XV[114]? En el mismo espíritu Ernest Labrousse, en el Coloquio de Lyon (octubre de 1970), calificaba a la preciosa lanzadera de Kay, tan admirada en su tiempo, de «juguete mecánico para niños»[115]. Se trata, pues, de una revolución sin grandes medios modernos. La ligereza y el valor relativo del algodón incluso le permiten utilizar los transportes tal como son y la fuerza modesta de las ruedas hidráulicas en los valles de los Peninos y en otras partes. Sólo al término de su desarrollo, la industria del algodón, para escapar a la inconstancia y la rareza de las caídas de agua disponible, recurrió a la máquina de vapor; pero ésta no fue inventada para ella. Finalmente, la industria textil siempre ha reclamado más mano de obra que capitales[116].

¿Hay que aceptar, pues, la etiqueta de John Hicks: una revolución de Antiguo Régimen? Queda en pie el hecho de que la revolución del algodón se distingue de las revoluciones anteriores por un rasgo crucial: tuvo éxito; no vegetó en una vuelta al estancamiento de la economía; inició un largo crecimiento que acabó siendo un «crecimiento continuo». Y «en la primera fase de la industrialización británica, ninguna industria tuvo una importancia comparable»[117].

El verdadero peligro sería «infravalorar» la revolución del algodón. Ciertamente, se desprende con lentitud de preliminares bastante más largos de lo que se señala de ordinario, pues el algodón fue trabajado en Europa desde el siglo XII. Pero el hilo que se sacaba de los fardos importados de Levante era poco sólido, cuando era bastante fino. Por ello, no se empleaba solo, sino como simple hilo de trama asociado a una cadena de lino. Este tejido «mestizo» era el fustán, el *Barchent* de las ciudades alemanas, el *Fustian* de Inglaterra, un pariente pobre, de tosco aspecto, bastante caro sin embargo, y además difícil de lavar. En consecuencia, cuando en el siglo XVII el comercio importó a Europa, ya no solamente la materia prima, sino también telas, y telas pintadas de la India, maravillosos tejidos de algodón puro, de precio mediano, a menudo estampados con bellos colores que, a diferencia de los de Europa, resistían al lavado, esto supuso un verdadero descubrimiento. Y pronto se produjo una conquista masiva de Europa, cuyos vehículos fueron las Compañías de Indias, y la moda se hizo su cómplice. Para defender sus industrias textiles, más aún los paños de lana que los fustanes, Inglaterra en 1700 y 1720, y Francia desde 1686, prohibieron la venta en el territorio nacional de telas de las Indias. No obstante, éstas continuaron llegando, en principio por la reexportación, pero, con el gran auge del contrabando, se las encontró en todas

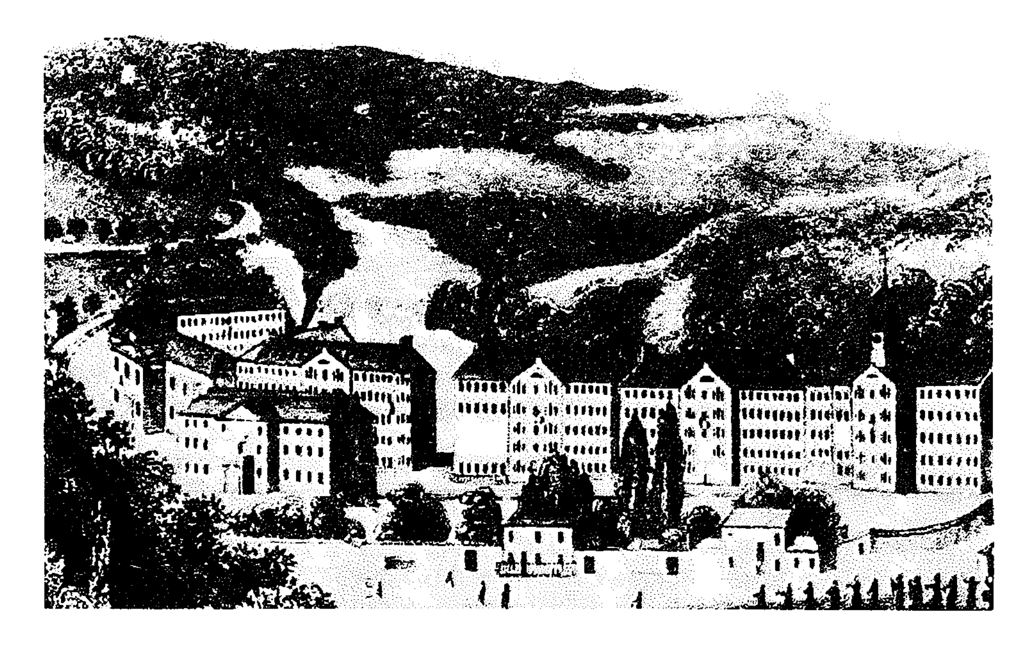
partes, para placer de los ojos y satisfacción de una moda tenaz que se burlaba de las prohibiciones, las requisas policiales y las incautaciones de mercancías.

La revolución del algodón, en Inglaterra y luego, muy rápidamente, a escala europea, fue, de hecho, una imitación primero, y más tarde una revancha, el desquite a las industrias indias y su superación. Se trataba de hacer las cosas igualmente bien y de modo menos caro. Esto último sólo era posible con la máquina, la única capaz de competir con el artesano indio. Pero el éxito no fue inmediato. Fue menester esperar a las máquinas de Arkwright y de Crampton, hacia 1775-1780, para obtener un hilo de algodón fino y resistente a la vez, a semejanza de los hilados de la India, y utilizable para un tejido de algodón puro. Desde entonces, la nueva industria inglesa competirá en el mercado de las telas indias, un mercado enorme, el de Inglaterra y las Islas Británicas, el de Europa (que las industrias nacionales, sin embargo, van a disputar), el de la costa de Africa, donde el esclavo negro se trueca por piezas de tela, y el enorme mercado de la América colonial, para no hablar de Turquía, del Levante y de la India misma. El algodón siempre ha sido ante todo una mercancía de exportación: en 1800, representaba la cuarta parte del total de las exportaciones británicas; en 1850, la mitad[118].

Todos estos mercados exteriores, conquistados uno tras otro, que se sumaban o se suplían según las circunstancias, explican el ascenso fantástico de la producción: 40 millones de *yardas* en 1785, 2.025 millones en 1850[119]. Al mismo tiempo, el precio del producto acabado bajaba, del índice 550 en 1800 al índice 100 en 1850, mientras que el trigo y la mayor parte de los productos alimenticios disminuían apenas un tercio en el mismo lapso. El margen de beneficio, fantástico en un principio («no del 5%, no del 10%, sino de centenas y millares por ciento de beneficio», dirá más tarde un político inglés)[120], disminuye drásticamente. Sin embargo, la inundación de los mercados mundiales es tal que compensa la disminución de la tasa de beneficio. «Los beneficios todavía son suficientes —escribía un contemporáneo en 1835— para permitir una gran acumulación de capital en la manufactura»[121].

Si hubo un *take off* después de 1787, el algodón fue el causante de él. Eric Hobsbawm incluso señala que el ritmo de su expansión mide bastante persistentemente el de toda la economía británica. Las otras industrias suben al mismo tiempo que él, y lo consiguen en su caída cuando se hunde. Y eso hasta el siglo XX[122]. Es, además, una impresión de potencia sin precedente la que da la industria algodonera inglesa a todos los contemporáneos. Alrededor de 1820, cuando las máquinas están a punto de conquistar también el tejido, el algodón es ya por excelencia la *steam industry,* la gran usuaria del vapor. Hacia 1835, emplea al menos 30.000 HP suministrados por el vapor, contra 10.000 provenientes de la energía hidráulica[123]. ¿No bastaba, para medir el poder del recién llegado, considerar el enorme desarrollo de Manchester, una ciudad moderna, con «sus centenares de fábricas de cinco o seis pisos [y más aún], coronadas todas por una inmensa chimenea y un penacho de humo negro»[124], y que somete a su imperio a las ciudades vecinas, incluido el puerto de Liverpool, que poco antes era el gran puerto negrero de Inglaterra y que se convierte en la puerta de entrada principal del algodón en bruto, sobre todo el algodón de los Estados Unidos?

En comparación, la vieja y gloriosa industria de la lana mantuvo durante mucho tiempo ciertos rasgos arcaicos. Evocando, en 1828, viejos recuerdos, un manufacturero inglés se acordaba de la época en que la aparición de la *jenny* en las familias de hilanderos había relegado al desván los viejos tornos y hecho pasar a toda la mano de obra a la industria del algodón, hacia 1780: «El hilado de la lana había desaparecido completamente, y casi lo mismo ocurrió con el del lino; la materia casi universalmente utilizada era el algodón, el algodón y el algodón»[126]. La *jenny* fue adaptada luego a la industria de la lana, pero su mecanización total se efectuará con unos treinta años de



La hilandería de algodón de Robert Oewn, en New Lanark, al sudeste de Edimburgo, fines del siglo XVIII y comienzos del XIX. Escocia siguió de cerca la industrialización inglesa. (Documento G. Smout.)

retraso con respecto a la del algodón[127] Fue en Leeds (que sustituyó a Norwich como capital lanera) donde el hilado (no el tejido, claro está) comenzó a mecanizarse, pero todavía en 1811 la industria es artesanal y rural. «El mercado de los paños [de Leeds] es un gran edificio —informa Louis Simond— y un gran mercado cuadrado dispuesto alrededor de un patio y a prueba de incendios, pues los muros son de ladrillo y las planchas de hierro. Dos mil seiscientos manufactureros del campo, mitad agricultores y mitad tejedores, abren allí sus tiendas dos veces a la semana, y una hora solamente cada vez. Tienen sus tenderetes a lo largo de los muros de una extensa galería. [...] Apilan las piezas de paño detrás de ellos y tienen las muestras en la mano. Los compradores pasan revista a la doble línea, comparando las muestras, y los precios se establecen casi uniformemente; pronto se concluyen los tratos. En pocas palabras y sin pérdida de tiempo para uno y para otro, se hacen muchos negocios»[128]. No hay duda: estamos ya en la época de la preindustria. El dueño del juego es el comprador, el comerciante. La lana, pues, no siguió a la revolución industrial del algodón. También la cuchillería y la quincallería, en Sheffield y en Birmingham, siguen ligadas a numerosos pequeños talleres. Sin contar innumerables actividades arcaicas, algunas de las cuales sobrevivirán hasta el siglo XX[129].

Después de la revolución del algodón, durante largo tiempo a la cabeza del movimiento, vendrá la del hierro. Pero la Inglaterra de los ferrocarriles, de los barcos de vapor, de los diversos bienes de equipo, que exigirán enormes inversiones unidas a módicos beneficios, esa Inglaterra, ¿no fue acaso el resultado del dinero acumulado en el

país? Entonces, aunque el algodón no desempeñó *directamente* un papel muy importante en la explosión del maquinismo y el advenimiento de la gran metalurgia, los beneficios del algodón pagaron, sin duda, sus primeros pasos. Un ciclo dio impulso al otro.

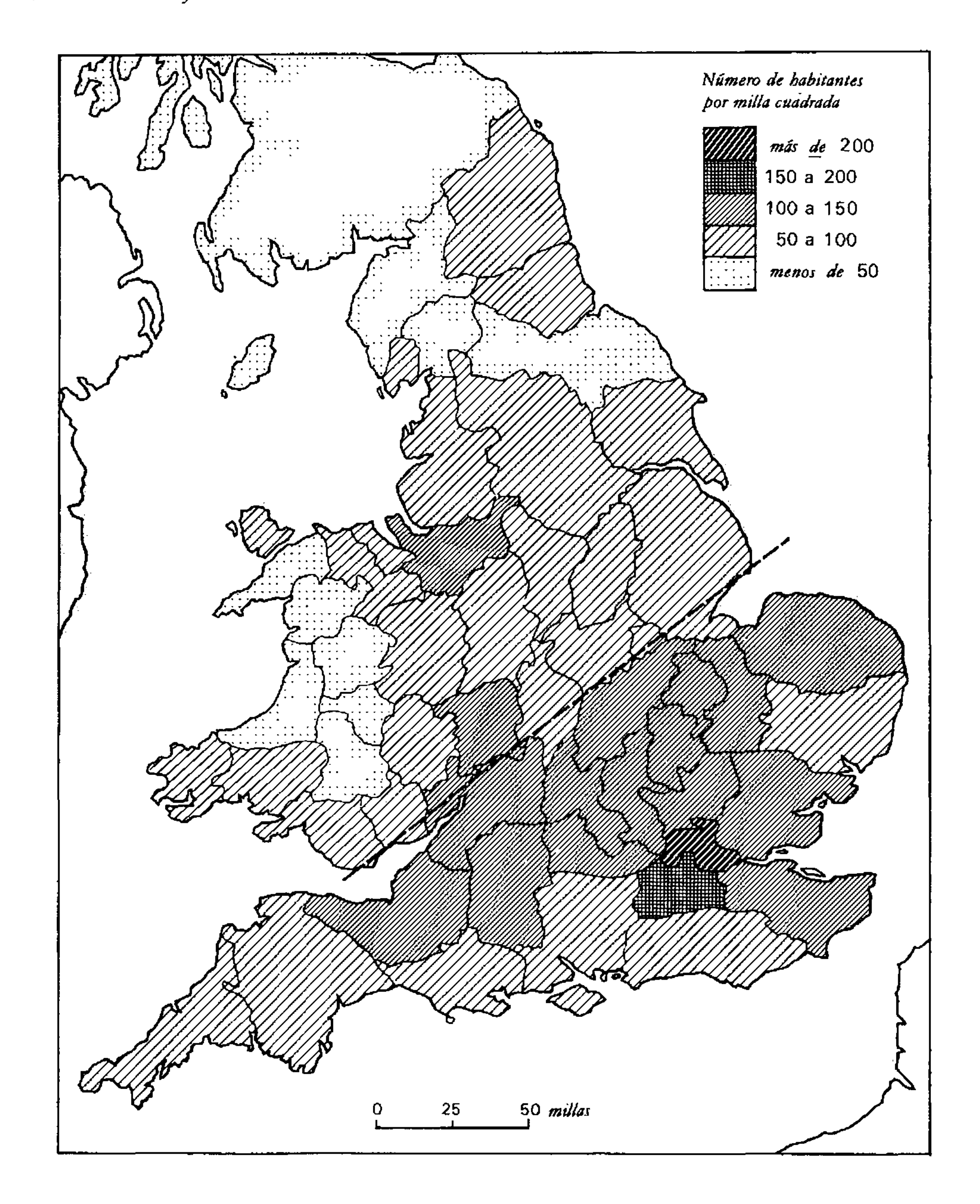
La victoria del comercio lejano

No es excesivo hablar, con respecto a la Inglaterra del siglo XVIII, de una *revolución comercial,* de una verdadera explosión mercantil. Durante este siglo, la producción de las industrias que trabajan solamente para el mercado nacional pasa del índice 100 a 150; pero la de las que trabajan para la exportación pasa de 100 a 550. Está claro que el comercio exterior va a la cabeza. Evidentemente, esta «revolución» debe ser explicada, y esta explicación implica nada menos que al mundo entero. En cuanto a sus lazos con la Revolución Industrial, son estrechos y recíprocos: las dos revoluciones se prestan mutuamente gran ayuda.

El éxito inglés fuera de la isla es la constitución de un imperio mercantil muy grande, es decir, la apertura de la economía británica a la más vasta unidad de intercambio que haya en el mundo, desde el mar de las Antillas hasta la India, hasta China y hasta las orillas de Africa... Si se divide en dos este enorme espacio, Europa de un lado, ultramar del otro, se tiene la posibilidad de comprender mejor la génesis de un destino pese a todo singular.

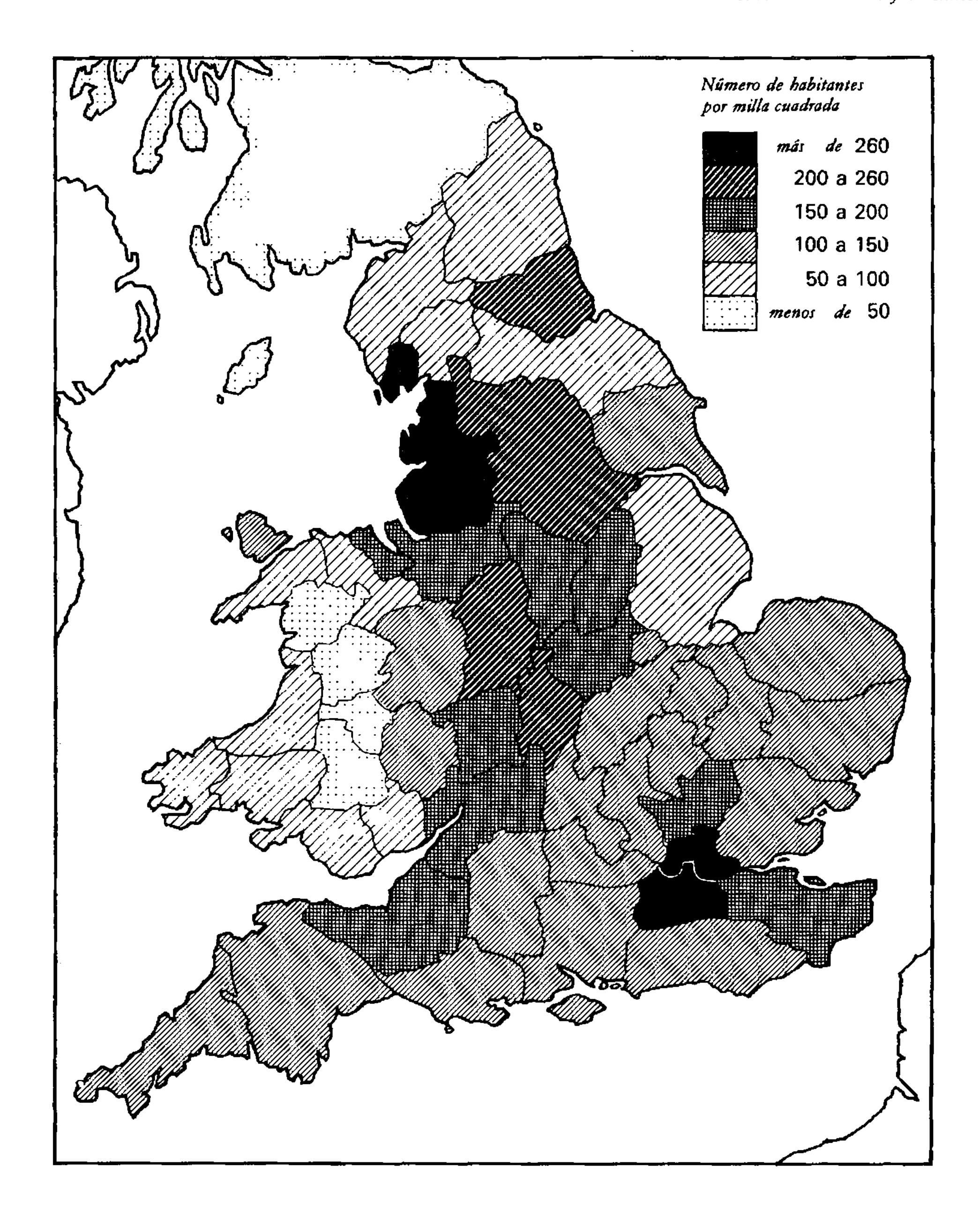
Antes y después del año 1760, en efecto, cuando el comercio británico y el comercio mundial no dejan de estar ambos prácticamente en alza, los intercambios que efectúa Inglaterra disminuyen relativamente en dirección a la Europa próxima y aumentan en el escenario de los tráficos de ultramar. Si se contabiliza el comercio británico con Europa en tres columnas —importaciones, exportaciones y reexportaciones—, se comprueba que es solamente en el último rubro, el de las reexportaciones, donde la parte reservada a Europa es preponderante y casi estable en el curso del siglo XVIII (1700-1701: 85%; 1750-1751: 79%; 1772-1773: 82%; 1797-1798: 88%). No ocurre lo mismo con las importaciones europeas a Inglaterra, cuya parte proporcional baja regularmente (66, 55, 45 y 43% por las mismas fechas); y la de las exportaciones de productos británicos al Continente cae todavía más (85, 77, 49 y 30%[130]).

Este doble retroceso es significativo; el centro de gravedad del comercio inglés tiende a alejarse, de algún modo, de Europa, mientras que aumentan sus tráficos con las colonias de América (pronto los Estados Unidos) y con la India, sobre todo después de Plassey. Y esto concuerda con una observación bastante penetrante del autor de la *Riqueza de Holanda* (1778)[131], que tal vez sea la explicación correcta. Para Accarias de Sérionne, en efecto, Inglaterra, trabada por el alza interior de sus precios y de su mano de obra que hacen de ella el país más caro de Europa, ya no puede contener la competencia francesa y holandesa en los mercados próximos de Europa. Así, es superada en el Mediterráneo, en las Escalas de Levante, en Italia y en España (al menos en Cádiz, pues frente a la América española Albión se defiende muy bien desde los «puertos libres» de Jamaica). Sin embargo, en dos puntos decisivos de Europa, Inglaterra sigue a la cabeza: en Portugal, que es una de sus viejas y sólidas conquistas, y en Rusia, donde asegura los aprovisionamientos indispensables para su marina y su industria (madera, mástiles, cáñamo, hierro, pez y alquitrán). Si se agrandan un poco las líneas de nuestra explicación, Inglaterra ya no avanza en Europa, o incluso retrocede; pero triunfa en el resto del mundo.



52. LAS DOS INGLATERRAS EN 1700

La distribución de la población y de la riqueza se organiza según una línea que va de Gloucester, en el bajo Severn, hasta Boston, a orillas del Wash. (Tomado de H. C. Darby, op. cit., *p. 524.)*



53. EL NUEVO REPARTO DEL ESPACIO INGLES EN 1800

Aumento demográfico rápido de la Inglaterra pobre, que se convierte en la Inglaterra de la industria moderna. (Ibid., *p. 525.*)

Sería necesario analizar atentamente ese triunfo. Se ve bien, en general, que Inglaterra ha «marginalizado» su comercio. Por lo común, lo ha logrado por la fuerza: en la India en 1757, en Canadá en 1762 y en la costa de Africa, arrolla a sus rivales[132]. Pero no solamente, no siempre, por la fuerza, puesto que los Estados Unidos, recientemente independientes, aumentan en enormes proporciones sus compras (no sus ventas) a la antigua metrópoli[133]. De igual modo, a partir de 1793-1795, las guerras europeas sirvieron a Inglaterra, la obligaron a adueñarse del mundo, mientras que Holanda y Francia fueron eliminadas del juego mundial. «Se sabe —escribe un contemporáneo francés que vivió en Inglaterra durante las guerras de la Revolución y del Imperio— que ningún país de las cuatro partes del mundo ha podido comerciar durante estos diez años (1804-1813) sin el permiso de Inglaterra»[134].

Se ve claramente las ventajas que hallaba Inglaterra al apoyar sus intercambios en los países de la «periferia», que constituían la reserva de la economía-mundo dominada por ella. Sus elevados precios interiores, que la incitan a modificar sus medios de producción (las máquinas surgen porque el hombre cuesta demasiado caro) la empujan también a abastecerse de materias primas (y hasta de productos directamente revendibles en Europa) en los países de bajos precios. Pero si así ocurre, ¿no es en razón de la victoria que el comercio inglés, apoyado en la primera flota del mundo, ha obtenido sobre la distancia? No hay ningún país del mundo, incluida Holanda, donde la división del trabajo haya progresado, en el terreno de la navegación, como en Inglaterra, bien se trate de las construcciones navales, de los armamentos, de las exclusiones o del mundo de los seguros marítimos. Una ojeada a los cafés donde se reúnen los aseguradores, el *Jerusalen*, el *Jamaica*, el *Sam's* y, después de 1774, el nuevo *Lloyd's Coffee* en el Royal Exchange nos enseñaría más que una larga disertación: los corredores de seguros, con las órdenes de sus clientes, van de un puesto a otro de los aseguradores para obtener las participaciones necesarias. Hasta los extranjeros saben adónde dirigirse[135] El *Lloyd's* es un maravilloso centro de noticias y de informaciones. Los aseguradores están mejor informados de la posición de las naves aseguradas que sus propietarios. A menudo juegan sobre seguro.

Pero también Inglaterra, al abrigo de su flota, juega sobre seguro. No es necesario repetir después de tantos otros cómo, durante las guerras revolucionarias e imperiales, logra forzar la vigilancia y la hostilidad relativas de una parte del Continente Europeo que Francia trata de cerrar a su rival. Esta siempre encuentra brechas, Tonningen en Dinamarca (hasta 1807), Emden y Heligoland (hasta 1810); tan pronto se abandona una, se abre otra[136]. Y el comercio inglés a escala mundial prosigue, imperturbable, a veces llevado por su propia rutina. La *East India Company*, durante las Guerras Napoleónicas, continúa importando a Inglaterra, con plena confianza, telas de algodón de las Indias: «Millares de fardos de algodón descansaban [*sic*] en los depósitos de la Compañía desde hacía diez años, cuando se cayó en la cuenta de que se los podía dar a los guerrilleros españoles» para hacerse camisas y pantalones[137].

Claro que la revolución comercial no puede explicar por sí sola la industrial[138]. Pero ningún historiador negará la incidencia de la expansión comercial sobre la economía inglesa, que contribuyó a elevarla por encima de sí misma. Muchos, sin embargo, le restan importancia. El problema se acerca en profundidad al áspero debate entre los que explican el crecimiento capitalista únicamente por las virtudes de una evolución *interna* y los que lo consideran construido desde el exterior, por una explotación sistemática del mundo, debate sin solución porque las dos explicaciones son buenas. Los contemporáneos admiradores de Inglaterra ya se inclinaban por la primera explicación. Louis Simond escribe, en 1812: «Es necesario buscar las fuentes de la riqueza de Inglaterra en la gran circulación interior, la gran división del trabajo y la superioridad de las máquinas»[139]. «Sospecho que se exagera... la importancia del comercio que Inglaterra



Puerto de Bristol. El Broad Quay *a principios del siglo XVIII. Museum of Bristol City Art Gallery. (Clisé del museo.)*

realiza en el exterior»[140]. Otro testigo incluso escribe: «La idea vulgar de que Inglaterra debe su riqueza a su comercio extranjero es [...] tan falsa como vigorosa, como lo son todas las ideas vulgares»[141]. Y añade con seguridad: «En cuanto al comercio exterior, no tiene ninguna importancia en ningún Estado, ni siquiera en Inglaterra, digan lo que digan los profundos políticos que descubrieron el sistema continental.» El «sistema» en el Bloqueo continental, una tontería, piensa el autor, Maurice Rubichon, un francés que detesta a la Francia imperial tanto como a la Francia revolucionaria. ¿No es una locura atacar el comercio inglés? ¿Bloquear el Continente? ¿Haber lanzado, en 1798, la flota y el mejor ejército de Francia a Egipto, en la ruta inaccesible de la India? Locura y pérdida de tiempo, pues, continúa nuestro argumentador, ¿qué recibe Inglaterra de las Indias? A lo sumo una treintena de barcos, y «la mitad de su contenido se compone de agua y de provisiones necesarias para la tripulación en un viaje tan largo».

Si estas ideas absurdas circulan, ¿no es porque, como Cantillon, muchas personas pretenden que no hay balanza comercial favorable o desfavorable: lo que un país vende tiene que ser equivalente a lo que compra, según un bonito equilibrio al que Huskisson, futuro presidente de la *Board of trade*, llama *«the Interchange of reciprocal and equivalent benefits»*?[142] ¿Es necesario decir que el comercio no está para Inglaterra —en Irlanda, la India, los Estados Unidos y otras partes— bajo el signo del intercambio equivalente?

Es verdad que los datos de que se dispone, basados en papeles de aduana, permiten estimar bastante bien el volumen creciente del comercio inglés, pero no permiten calcular la balanza comercial inglesa. Phyllis Deane[143] lo explica en un largo análisis imposible de resumir aquí. En cuanto a las estimaciones, podrían hacer pensar en una balanza poco ventajosa, y hasta negativa. Volvemos a dar aquí con la discusión ya abordada a propósito de la balanza comercial de Jamaica o de las Antillas francesas. De hecho, las cifras aduaneras, además de sus defectos intrínsecos, sólo conciernen a las mercancías que salen o entran en los puertos ingleses. No registran los movimientos de capitales, ni el comercio negrero que, «triangular», se realiza fuera de su control, ni el flete que gana la marina nacional, ni los pagos en dinero de los plantadores de Jamaica o de los *nababs* de la India, ni los beneficios del *country trade* del Extremo Oriente, etcétera.

En estas condiciones, después de haber reconocido la innegable importancia y el aumento desproporcionado del comercio exterior, ¿es válido el argumento que le resta importancia relativa al comparar la masa de los intercambios interiores con la de los intercambios exteriores? Ya D. Macpherson, en sus *Annals of Commerce* (1801)[144], estimaba la primera en dos o tres veces la segunda[145], e incluso en ausencia de cifras seguras, la superioridad de la circulación interior no ofrece ninguna duda. Esto no resuelve de ninguna manera el problema, lo he dicho ya y no reiniciaré la discusión sobre la significación relativa del comercio lejano y el comercio interior. Pero en lo que concierne al crecimiento y a la Revolución Industrial ingleses, la importancia del comercio interior no excluye en modo alguno la importancia del comercio exterior. El solo hecho de que la industria británica, en el curso del siglo XVIII, haya aumentado la producción destinada a la exportación a cerca del 450% (índice 100 en 1700, 544 en 1800), y solamente en el 52% (100 en 1700, 152 en 1800) la destinada al uso interior, dice bastante del papel del mercado exterior en la producción británica. Después de 1800, su importancia no hizo más que crecer: de 1800 a 1820, las exportaciones propiamente británicas aumentan en un 83%[146]. Para la Revolución Industrial, los dos incrementos, el interior y el exterior, se suman. Uno no puede ir sin el otro.

Incluso encuentro bastante contundente el razonamiento de un historiador indio, Amalendu Guha[147], quien, en lugar de comparar las masas, compara los *excedentes:* por ejemplo, excedentes extraídos por Inglaterra de la India y excedentes del ahorro

inglés destinados a la inversión. Según diversos cálculos, las inversiones inglesas serían de alrededor de 6 millones de libras en 1750 (5% del PNB) y de 19 millones de 1820 (7%). Con relación a estas cifras, ¿son poca cosa los 2 millones de libras obtenidas anualmente de la India entre 1750 y 1800? No sabemos cómo este dinero, los excedentes de la India (y particularmente el dinero de los *nababs*), se distribuyen en la economía inglesa. Pero allí no se pierden ni permanecen inactivos. Aumentan el nivel de riqueza de la Isla. Ahora bien, sobre este nivel flotan los éxitos ingleses.

Multiplicación de los transportes interiores

Cualquiera que haya sido la importancia, como acelerador, del comercio exterior, hemos hablado demasiado del mercado nacional en esta obra[148] como para desconocer su importancia. Además, si se admite que, en conjunto, el comercio interior representa de dos a tres veces el valor del comercio exterior[149], siendo éste (deducción hecha de las reexportaciones) en promedio, entre 1760 y 1769, de 20 millones de libras por año (en cifras redondas)[150], el comercio interior representaría 40 ó 60 millones de libras y, calculando los beneficios en el 10% del total[151], habría de 4 a 6 millones de beneficios por año, o sea, una suma enorme. La Revolución Industrial inglesa está directamente ligada a esta activa economía de circulación. Pero, ¿por qué en Inglaterra ha sido tan precoz?

Ya lo hemos explicado, en parte, por el papel centralizador y revolucionario de Londres, por la multiplicación de los mercados y la generalización de la economía monetaria que lo impregna todo, por la amplitud de los intercambios que hacen intervenir tanto las grandes ferias tradicionales como la confluencia que mantiene durante bastante tiempo el brillo de la feria sin igual de Stourbridge, o por la actividad de las ciudades-mercado dispuestas en forma de aureola alrededor de Londres, o por los grandes mercados especializados en el interior mismo de la capital y por la multiplicación de los intermediarios, que implica una redistribución de las rentas y de los beneficios entre una masa creciente de participantes, bien señalada por Daniel Defoe. En resumen, por una complejidad y una modernización de las relaciones, que tienden cada vez más a funcionar por sí solas. Finalmente, y sobre todo, por una multiplicación de los medios de transporte, multiplicación que se adelanta a las necesidades de los tráficos y que luego le aseguran su impulso[152].

También aquí volvemos a encontrar un problema ya expuesto a lo largo de esta obra. Pero no es inútil señalarlo de nuevo a propósito del maravilloso ejemplo de la circulación inglesa. Esta se pone en marcha asegurada, en primer lugar, por un enorme cabotaje de puerto en puerto. El mar es, desde este punto de vista tanto como desde otros, la primera oportunidad de la isla inglesa. Los barcos de cabotaje, los *colliers,* constituyen las tres cuartas partes de la flota británica y emplean, por lo bajo, hacia 1800, 100.000 marinos[153]. El cabotaje, en estas condiciones, es la escuela que forma lo esencial de las tripulaciones que Inglaterra utiliza, como es bien sabido. Todo circula por los tráficos costeros, el trigo en cantidad, más aún el carbón de Newcastle, desde la desembocadura del Tyne hasta el estuario del Támesis. A lo largo de las costas inglesas, una veintena de puertos mantienen estos intercambios casi continuos, unos admirablemente situados y de acceso fácil, otros utilizados pese a las dificultades que presentan, porque son necesarios. Los de La Mancha, que ofrecen buenos refugios, son también (como señala Daniel Defoe) el dominio, o al menos *un* dominio del *«smuggling and roguing»*[154], del contrabando y el timo.

La segunda oportunidad de la circulación inglesa es el agua dulce de los ríos. La importancia industrial y mercantil de Norwich, tan alejada de las costas, proviene de que es directamente accesible desde el mar, «*without lock or stops*», sin esclusas ni interrupciones[155]. T. S. Willan ha demostrado, en un libro breve y preciso, como es habitual en él[156], la importancia revolucionaria de la utilización de la navegación fluvial que lleva a las naves marinas, o al menos a las mercancías que transportan, hasta el interior de las tierras y que, por consiguiente, forman una unidad con esa especie de río marino que el cabotaje anuda alrededor de la isla.

Los ríos navegables de Inglaterra, generalmente lentos, desde 1600 dejaron de ser utilizados tales como eran. A causa del carbón y de otras mercancías pesadas que solicitaban las ciudades (en particular, material para la construcción), fueron poco a poco mejorados, se alargaron sus tramos navegables, se cortaron algunos de sus meandros y se instalaron esclusas. T. S. Willan asegura incluso que la esclusa es un descubrimiento que es necesario situar casi a la misma altura que la invención de la energía del vapor[157]. El acondicionamiento de los ríos fue una especie de aprendizaje anunciador de los canales: éstos no harán, primero, más que prolongar o unir entre ellas las rutas que ofrecían los ríos. Pero, a la inversa, algunos ríos sólo serán acondicionados (por no decir canalizados) en el momento en que tengan importancia para unir los canales recientemente construidos.

Así, la locura de los canales no era, no podía ser, una verdadera locura, sino una especulación, una especulación desdichada una de cada dos veces, se ha dicho, lo que quiere decir también que es afortunada una de cada dos veces, cada vez que el trazado se hizo cuidadosamente, que el carbón —decisivo, dado el caso— utilizaba la vía creada, que la apelación al crédito para lanzar la empresa había sido bien conducida por la sociedad (la *corporación*) constructora o por el empresario que se arriesgaba solo.

La locura de los canales comenzó en 1755, con el canal lateral del río Sankey, que desemboca en el Mersey[158], el cual precedió en algunos años al justamente célebre canal del Duque de Bridgewater, que une con Manchester las minas de carbón cercanas de Worsley[159], ciertamente una operación perfecta. Cuando el duque de Bridgewater «emprendió, por sí solo, los trabajos que han exigido una circulación de papel moneda mayor que la que tiene ese pobre establecimiento llamado pomposamente el Banco de Francia, aunque nunca ha visto, como éste, su papel desacreditado, aunque no estaba obligado, como el Banco, a tener en efectivo en sus sótanos la cuarta parte del importe de su papel moneda en circulación; y eso muy felizmente para él, pues a menudo no tenía el pequeño escudo necesario para pagar al postillón que lo llevaba a lo largo de sus trabajos»[160]. El empresario, esta vez, actuó en las mejores condiciones. Poseía ya una mina, lo que le facilitó la obtención de préstamos: todo el mundo sabe que sólo se presta a los ricos. Pero su empresa estaba sólidamente concebida. Al entregar el carbón de su mina directamente en Manchester, logró venderlo a la mitad del precio antiguo y obtener sobre su colocación de fondos y sus gastos un beneficio anual del 20%. Los canales sólo fueron una locura para aquellos que no supieron hacer sus planes, pues si el transporte por mar es tomado como unidad, el canal sólo cuesta tres veces más (la carreta 9 veces y la bestia de carga 27).

Sin embargo, a través de las tierras, la ruta de peaje (la primera comenzada sin duda en 1654) había permitido crear una red de caminos más que aceptable. Construidas, como los canales, por iniciativa privada (el Estado sólo se interesaba por las rutas estratégicas en dirección a Escocia y a Irlanda), los *turnpikes* sustituyeron a rutas antiguas menos execrables de lo que suele decirse, pero poco transitables por carros e inutilizables muy a menudo en invierno.

Pero las rutas nuevas construidas con materiales duros[161] (mediante técnicas simples no innovadoras, ni siquiera con respecto a las rutas romanas) y los canales en expansión



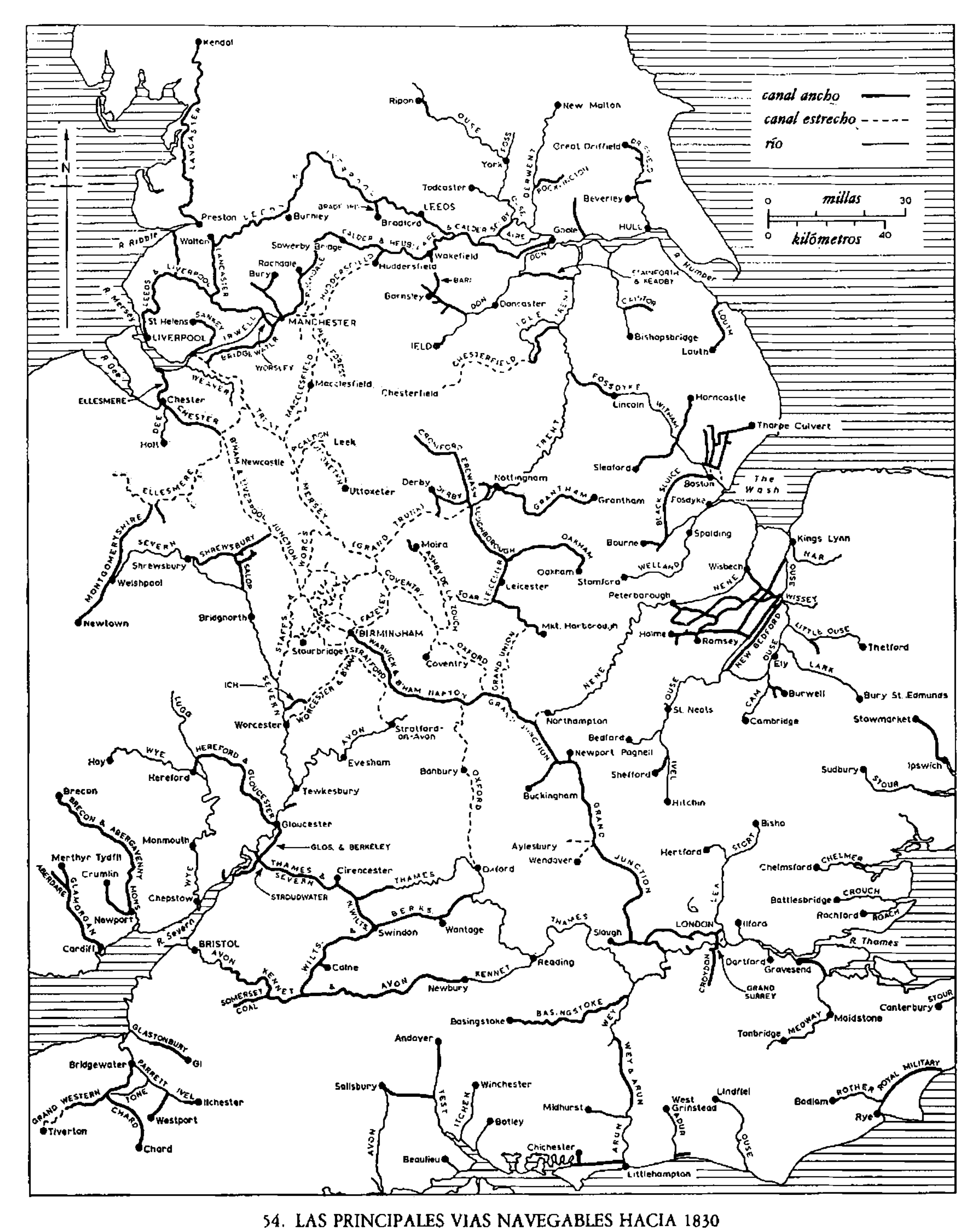
El duque de Bridgewater (1736-1803) ante su canal. Grabado, 1767 (Fototeca A. Colin.)

no resolvían todos los problemas, por ejemplo, los del transporte del carbón de la era de la mina hasta los embarcaderos. En los últimos años del siglo XVIII, hace su aparición el riel metálico; el riel es el pre-ferrocarril, el ferrocarril anterior a la locomotora, como dice Clapham[162]. El barón Dupin[163], al traducir *raid road* por *route-ornière* [*ruta de carril*] haría pensar en un riel hueco en el medio, donde la estrecha rueda del vagón se encajaría. En verdad, la palabra *rail* tiene el sentido de *barra*. Los primeros rieles eran simples barras de madera sobre los cuales circulaban carros de ruedas igualmente de madera: desde el siglo XVII, se los utilizaba en las canteras de Bath, en las minas de Cornualles y para el transporte del carbón alrededor de Newcastle[164]. En una vía semejante, generalmente completada por un reborde externo que impedía a la rueda salirse del riel, un caballo podía arrastrar una carga tres veces más pesada que por un camino. En estas condiciones, el hecho que es necesario tomar en cuenta es la sustitución de los rieles de madera por los de acero, hacia 1767 A partir de 1800, la investigación se orientó hacia la adaptación de una máquina de vapor que efectuase la tracción: la primera locomotora aparecerá en 1814.

La extensión de estas rutas de hierro (sin locomotora), hacia 1816, es ya de 76 leguas alrededor de Newcastle[165]. Llega a una centena de leguas en el condado de Glamorgan, en el País de Gales, cuya capital es Cardiff y que comprende las minas de Merthyr Tydfil y el puerto de Swansea. También Escocia desarrolló el sistema, alrededor de Glasgow y de Edimburgo, y es allí donde «el mayor número de proyectos a tal objeto [han sido presentados] a los capitalistas»[166]. Una de estas rutas de hierro con «carriles lisos» penetra en la ciudad misma de Glasgow, señala el barón Dupin, quien piensa que se podría, «en algunas calles muy inclinadas de nuestras grandes ciudades francesas, por ejemplo, en varias de las rutas de la montaña de Sainte-Geneviève, en París, colocar a un lado de las calles semejantes carriles lisos»[167]. En 1833, el *Viaje de Manchester a Liverpool por el rail-way y el carro de vapor* recibía el homenaje de la prensa francesa. Ese era el título del libro de M. Cuchetet, que describía con muchos detalles los «caminos de bandas de tierra»[168], la «estación» de Water Street[169] y las diversas máquinas empleadas, «de las que la de Robert Stephenson, llamada el Sansón, es hasta ahora la más perfecta»[170], máquinas «que no tienen un volumen mayor que el de un tonel mediano de aguador»[171].

Desde el camino de madera hasta la locomotora, el riel ha tenido un papel importante en el equipamiento de los «transportes» británicos. No es necesario ser un gran experto en la materia para estar seguro de que esta circulación acelerada sostuvo el avance entero de Inglaterra. Todavía hoy[172], hay una correlación entre el crecimiento y la facilidad de los transportes. La rapidez de las comunicaciones concierne también a las órdenes y las informaciones; es indispensable para el mundo de los negocios. ¿Hubiera tenido éxito Thomas Williams, hacia 1790, en crear y mantener el monopolio del cobre y todos sus negocios dispersos, desde Cornualles hasta las Shetland, si sus cartas comerciales, desde Londres hasta el Lancashire y el País de Gales, no hubiesen corrido ya tan rápidamente como hoy[173]?

Pero, hablando de transportes, ¿es menester pensar solamente en Inglaterra, donde los ríos acondicionados, los canales, las rutas y los ferrocarriles forman una red cada vez más apretada? ¿Es posible olvidar las vinculaciones lejanas? Todo se encadena: en 1800, «como Inglaterra experimentó una gran escasez de cereales, llevó de la India 600.000 quintales de arroz, a razón de 12 francos por quintal de transporte, mientras que hay burgos en Bretaña donde no se podría —asegura un francés— hacer transportar a algún otro burgo de Lorena un quintal de cereales a menos de 40 ó 50 francos, aunque la distancia no sea de más de 150 leguas»[174]. «Aquí en Londres, podemos observar, desde hace veinte años [supongo que de 1797 a 1817], que tan pronto como Inglaterra entra en hostilidades con Italia y no puede, como en el pasado, obtener allí las sedas necesarias para sus manufacturas, la Compañía [de Indias] hace plantar en la India moreras y brinda un suministro anual de sedas de millares de fardos; que tan pronto como Inglaterra entra en hostilidades con España y ya no puede obtener el índigo necesario para sus manufacturas, la Compañía hace cultivar esta planta en la India y suministra anualmente millares de cajas de índigo; que tan pronto como Inglaterra entra en hostilidades con Rusia y no puede ya obtener el cáñamo necesario para su marina, la Compañía lo hace sembrar en la India para satisfacer tales necesidades; si Inglaterra, bajo la amenaza de hostilidades con América, no puede recibir su algodón, la Compañía proporcionará lo que sea necesario para sus hilanderos y tejedores; si Inglaterra [está] en hostilidades con [...] sus [propias] colonias [...], la Compañía proporcionará el azúcar y el café que Europa necesita...» Estas observaciones exigirían una discusión. Pero lo curioso de ellas es que fueron formuladas por ese mismo testigo que nos aconsejaba dejar de lado «la idea vulgar»[175] de que Inglaterra debiera su riqueza al comercio exterior y nos aseguraba que habría podido vivir de sí misma. Sin duda, pero en un plan muy diferente, y dejando a otra nación el cuidado de conquistar el mundo...



54. LAS PRINCIPALES VIAS NAVEGABLES HACIA 1830

Tomado de H. J. Dyos y D. H. Aldcroft. Compárese este mapa con el de T. S. Willan (1660-1700), reproducido supra.

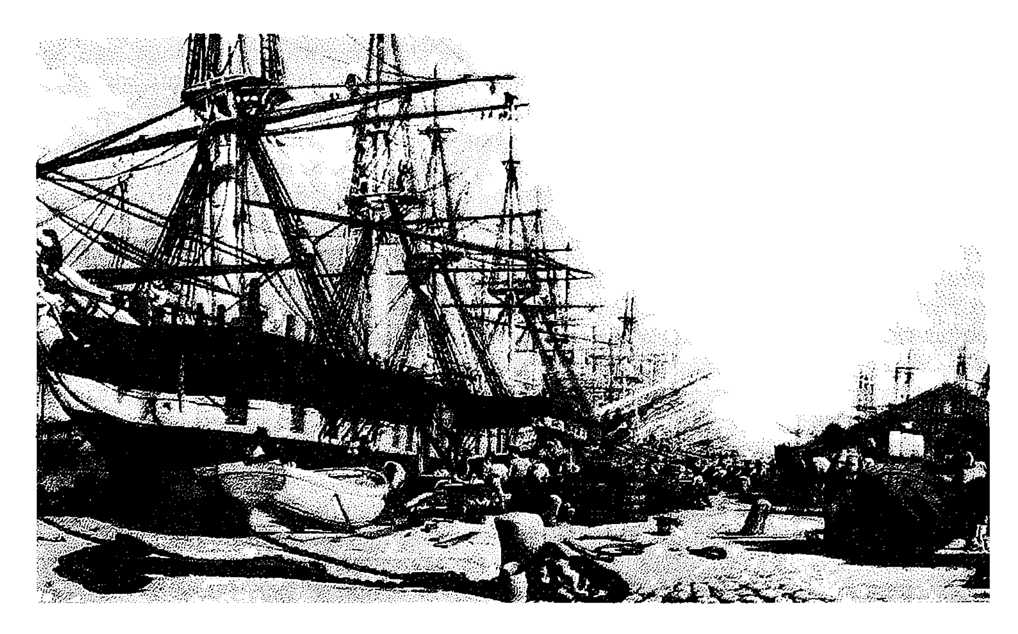
Una evolución lenta

Lo que hemos adelantado hasta ahora hace evidentes algunas comprobaciones. Ante todo, que en este caso (la Revolución Industrial) y en todos los casos en que se trata de una historia en profundidad, el tiempo corto, lo circunstancial, no desempeña los primeros papeles. Todo se rezaga: la fundición de coque, la mecanización del tejido, la verdadera revolución agrícola, la verdadera máquina de vapor, el verdadero ferrocarril... La Revolución Industrial no acaba de nacer, y para que nazca y se ponga en movimiento, son necesarias destrucciones, acondicionamientos y «reestructuraciones»... Si se aceptan las conclusiones de Charles Wilson y de Eric Hobsbawm[176], la Revolución está ya en marcha, en Inglaterra, a comienzos de la Restauración (1660). Y sin embargo, nada ocurre rápidamente. En realidad, durante ese siglo de retraso aparentemente absurdo, el siglo XVII, un Antiguo Régimen fue socavado y derrumbado: es la estructura tradicional de la agricultura y de la propiedad territorial lo que se destruye o acaba de destruirse; las corporaciones de oficios se desorganizan, incluso en Londres, después del incendio de 1666; se renueva el Acta de Navegación; se suceden las últimas medidas constructivas de una política mercantilista y de protección y defensa. Y todo está en movimiento, sin duda, hasta el punto de que el Reino, escribe Defoe en 1724, «cada día cambia de rostro», cada día algo nuevo se presenta a los ojos del viajero[177] Inglaterra ha dejado de ser, por entonces, un país subdesarrollado en el sentido moderno de la palabra: ha aumentado su producción, su nivel de vida, su bienestar, y ha perfeccionado las herramientas de su vida económica. Y, sobre todo, posee una economía de sectores ligados, cada uno de ellos bastante desarrollado como para no convertirse, a la primera solicitud, en un peligroso estrangulamiento. Hela ahí, pues, lista para avanzar, cualquiera que sea la dirección elegida o la ocasión que se presente.

Pero esta imagen de sectores lentamente madurados hasta hacerse operacionales, capaces de suministrar todos los componentes ligados de la Revolución Industrial y de responder cada uno a la demanda de los otros, ¿es totalmente satisfactoria? Da la falsa idea de una Revolución Industrial que sería un fin en sí mismo, perseguido de manera consciente, como si la economía y la sociedad inglesas hubiesen tratado de hacer posible el advenimiento de los tiempos nuevos, los de la máquina. En rigor, esta imagen de una experiencia revolucionaria, pero de alguna manera definida de antemano, podría aplicarse a las aspiraciones a efectuar revoluciones industriales de hoy, donde modelos conocidos aclaran la ruta que se quiere seguir. No es así como avanzó la experiencia inglesa. No se dirigió hacia un fin, sino que más bien lo encontró en el curso de un potente ascenso vital, salido de una multitud de corrientes cruzadas que impulsan la Revolución Industrial, pero que también desbordan ampliamente su marco propiamente dicho.

SUPERAR LA REVOLUCION INDUSTRIAL

Que la Revolución Industrial, por masiva que haya sido, no constituye el único ni el más vasto conjunto de un período sobrecargado de sucesos, el vocabulario que usamos lo dice de antemano. Es cierto que el *industrialismo,* el movimiento de cambio de una sociedad entera hacia el modo de vida industrial, es más amplio que la revolu-



La actividad del West India Dock en Londres a comienzos del siglo XIX. Se descarga en cantidad azúcar, ron, café, etcétera. (Foto Batsford.)

ción misma. Es más que seguro, entonces, que la *industrialización*, el paso de la preponderancia agrícola a la preponderancia de las artes y los oficios —que en sí constituye un movimiento profundo—, supera el círculo de las explicaciones precedentes; la Revolución Industrial es, de algún modo, la aceleración. En cuanto a la *modernización*, es, a su vez, un conjunto más extenso que la industrialización misma: «El desarrollo industrial no es por sí solo la economía moderna»[178]. Y el campo del *crecimiento* es más vasto aún: abarca toda la historia.

Dicho esto, ¿se puede partir de los datos y las realidades del crecimiento para tratar de distanciarnos y ver la Revolución Industrial desde fuera, inscrita en un movimiento más amplio que ella?

Crecimientos diversos

Aceptaremos como fundamental una reflexión de D. C. North y R. P. Thomas: «La Revolución Industrial no ha sido la fuente del crecimiento moderno», escriben[179]. El crecimiento, en efecto, es distinto de la revolución, aunque, seguramente, ésta flota sobre aquél, es levantada por él. Diría, pues, de buena gana, como John Hicks: «La Revolución Industrial de los últimos doscientos años quizás no ha sido más que un amplio *boom* secular»[180]. El *boom* en cuestión, ¿no es el crecimiento? Un crecimiento que no puede encerrarse en la Revolución Industrial, un crecimiento que, de hecho, la ha precedido. La palabra *crecimiento*, que sólo hace poco ha tenido una súbita fortuna (a partir de los años cuarenta de nuestro siglo[181]), representa en el lenguaje de hoy «un

proceso complejo de evolución de *larga duración*»[182]. Pero, ¿hemos captado la medida exacta del concepto? Los economistas, en general, no hablan de crecimiento más que a partir del siglo XIX. Y ni siquiera están de acuerdo en la explicación de su mecanismo. Para unos, sólo hay crecimiento equilibrado; para otros, desequilibrio. El *crecimiento equilibrado* (Nurske, Young, Hartwell) es el que pone en movimiento a todos los sectores a la vez, en una progresión bastante regular, que cuenta con la demanda, que valoriza el papel del mercado nacional, motor principal del desarrollo. El *crecimiento desequilibrado* (Innis, A. O. Hirschman, Schumpeter, Rostow) hace partir todo de un sector privilegiado cuyo movimiento se transmite a los otros. El crecimiento, en este caso, es el alcance de un corredor que va a la cabeza por los retrasados y, en semejante visión de conjunto, la oferta, y por ende el lado voluntarista de la economía (diría A. Fanfani), pasaría a primer plano; finalmente, lo que contaría en tal lanzamiento serían las sacudidas bruscas del mercado exterior, más que el inflamiento del mercado interior, aunque este último esté a punto de transformarse en mercado nacional.

Una vez expuesta esta distinción, R. M. Hartwell[183] demuestra, por su cuenta, que la Revolución Industrial es hija de un crecimiento equilibrado. Sus argumentos son excelentes. Pero de este modo extiende hasta fines del siglo XVIII las formas de crecimiento que los economistas conciben para el XIX. De hecho, también hubiera podido, sin chocar demasiado con la realidad concreta (al menos, lo que se conoce de ella), adaptar la segunda tesis —la del desequilibrio— al proceso de la Revolución Industrial. Es, además, ésta la tesis que muchos historiadores, sin tener siempre claramente conciencia de ello, han elegido preferentemente, en el pasado, y quizás elegirán también después de reflexionar. Ante todo, es dramática, hasta «acontecimientalista», y es en primera instancia simple, convincente. Además, el *boom* del algodón es muy real y constituye, sin discusión, la primera industria mecanizada masivamente. ¿No ha sido, entonces, el algodón, el que ha conducido el baile?

Pero, ¿por qué tienen que excluirse las dos tesis? ¿Por qué no pueden ser válidas simultánea o sucesivamente, en la dialéctica ordinaria que superpone y opone los movimientos largos y los movimientos cortos? ¿No se distinguen de una manera más teórica que práctica? Conocemos muchos ejemplos de un vivo avance sectorial capaz de lanzar el crecimiento, ejemplos que hemos recordado en el curso mismo de este capítulo, y sin duda se podrían citar otros del mundo actual. Pero hemos visto también que este crecimiento está condenado a interrumpirse más o menos pronto, a estancarse, si no puede apoyarse en una respuesta ampliamente multisectorial. Entonces, más que discutir sobre crecimiento equilibrado o desequilibrado, ¿no habría que hablar más bien de crecimiento *continuo* o *discontinuo*? Distinción real ésta, pues corresponde a una ruptura en profundidad, a una quiebra estructural, que se ha producido, para Occidente al menos, en el siglo XIX. Simon Kuznets tiene toda la razón, a mi juicio, al distinguir entre un crecimiento tradicional y un crecimiento moderno[184].

El crecimiento moderno es el crecimiento continuo del que François Perroux[185] había podido decir, hace tiempo, que fue independiente del alza o la baja de los precios, lo que sorprendió, desconcertó y hasta inquietó a los historiadores, habituados a observar los siglos tradicionales, profundamente diferentes del XIX. Naturalmente, François Perroux y Paul Bairoch, que vuelve a tomar a su vez la afirmación, tienen razón. En el conjunto del Reino Unido, la renta nacional total y la renta por habitante atraviesa, sin retroceder, una larga baja de los precios (1810-1850), la larga alza de 1850 a 1880 y luego la baja de 1880 a 1890, con tasas anuales de 2,8% y 1,7% para el primer período; de 2,3% y 1,4% para el segundo; y de 1,8% y 1,2% para el último[186]. El crecimiento se hace continuo: es el milagro de los milagros. No se interrumpe nunca totalmente, ni siquiera en período de crisis.

Antes de esta transformación, el crecimiento tradicional se hacía por sacudidas bruscas, por una sucesión de avances y de estancamientos, o hasta de regresiones, a lo largo de siglos. Se distinguen fases muy largas: 1100-1350; 1350-1450; 1450-1520, 1520-1720; 1720-1817[187] Estas fases se contradicen: la población aumenta durante la primera, se desploma durante la segunda, sube de nuevo durante la tercera, se estanca durante la cuarta y vuelve a aumentar rápidamente en la última. Cada vez que la población sube, hay crecimiento de la producción y de la renta nacional, como para dar razón al viejo adagio: «No hay más riqueza que los hombres.» Pero cada vez la renta *per capita* disminuye o incluso se hunde, mientras que mejora durante las fases de estancamiento. Es lo que muestra la larga curva[188], establecida para siete siglos, por Phels Brown y Sheila Hopkins. Así, hay *divergencia* entre la renta nacional y la renta por habitante: el aumento del producto nacional se hace en detrimento del que trabaja; ésta es la ley del Antiguo Régimen. Y afirmaré, contrariamente a lo que se ha dicho y repetido, que los comienzos de la Revolución Industrial inglesa fueron sostenidos por un crecimiento *que era aún de Antiguo Régimen*. No hay milagro, no hay crecimiento continuo antes de 1815, o más bien de 1850; algunos incluso dirían que no lo hay antes de 1870.

¿Explicar el crecimiento?

Cualesquiera que sean las modalidades del crecimiento, su movimiento levanta la economía, como la marea ascendente hace subir a los barcos encallados en la marea baja; engendra una sucesión infinita de equilibrios y desequilibrios, ligados unos a otros, engendra éxitos fáciles o difíciles, permite evitar abismos, crea empleos, inventa beneficios... Es el movimiento que lanza de nuevo la respiración secular del mundo después de cada disminución o contracción. Pero ese movimiento que explica todo es difícil de explicar a su vez. El crecimiento es, en sí mismo, misterioso[189]. Hasta para los economistas de hoy, armados de fantásticas estadísticas. Sólo la hipótesis ofrece sus servicios, evidentemente falaces, puesto que dos explicaciones al menos se presentan, como hemos dicho; *crecimiento equilibrado* y *crecimiento no equilibrado,* explicaciones entre las cuales, sin embargo, no hay ninguna obligación de elegir.

Desde este punto de vista, parece decisiva la distinción que establece Kuznets entre «lo que hace el crecimiento económico *posible*» y «la manera como se *produce* efectivamente»[190] ¿No es el «potencial de crecimiento» precisamente el desarrollo «equilibrado» y lentamente adquirido por la interacción continua de los diferentes factores y actores de la producción, por la transformación de las relaciones estructurales entre la tierra, el trabajo, el capital, el mercado, el Estado y las instituciones sociales? Este crecimiento se inscribe forzosamente en *la larga duración*. Permite relacionar indistintamente los orígenes de la Revolución Industrial con el siglo XIII, o con el XVI, o con el XVII. Por el contrario, el modo en que el crecimiento «se produce efectivamente» es *coyuntural,* hijo de un tiempo relativamente corto, de la necesidad impuesta por las circunstancias, de un descubrimiento técnico, de una oportunidad nacional o internacional, a veces por puro azar. Por ejemplo, si la India no hubiese sido la avanzada internacional (un modelo y un rival a la vez) del tejido de algodón, la Revolución Industrial probablemente se habría producido de todas maneras en Inglaterra, pero ¿habría empezado por el algodón?

Si se admite esta superposición de un tiempo largo y un tiempo corto, se puede unir, sin demasiadas dificultades, la explicación de un crecimiento forzosamente equi-

librado con la de un crecimiento desequilibrado que avanza por sacudidas bruscas, «de crisis en crisis», sustituyendo un motor por otro, un mercado por otro, una fuente de energía por otra, un medio de presión por otro, todo según las circunstancias.

Para que haya *crecimiento continuo*, es necesario que el tiempo largo, acumulador de lentos progresos, haya ya fabricado «lo que hace el crecimiento económico posible» y que, a cada azar de la coyuntura, un nuevo motor mantenido en reserva, listo para funcionar, sustituya al que cae o va a caer en el estancamiento. El crecimiento continuo es una carrera de relevos, pero que no se detiene. Si el crecimiento no se mantiene del siglo XIII al XIV, es porque los molinos que permitieron su partida no le dieron más que un impulso moderado y porque luego ninguna fuente de energía tomó el relevo; también, y en mayor grado aún, porque la agricultura no pudo seguir el movimiento de la demografía y se encontró presa de los rendimientos decrecientes. Hasta la Revolución Industrial, cada avance del crecimiento chocó contra lo que he llamado, en el primer volumen de esta obra, el «límite de lo posible», o sea, un tope de la producción agrícola, o de los transportes, o de la energía, o de la demanda del mercado, etcétera. El crecimiento moderno comienza cuando el tope o el límite no cesan de elevarse o de alejarse. Lo cual no quiere decir que algún día no se encuentre un tope.

División del trabajo y crecimiento

Cada progresión del crecimiento hace intervenir la *división del trabajo*. Esta es un proceso derivado, un fenómeno de retaguardia. Pero su complicación progresiva se asienta, a fin de cuentas, como un buen indicador de los progresos del crecimiento, casi como una manera de medirlos.

Contrariamente a lo que Marx creyó y escribió de buena fe, Adam Smith no descubrió la división del trabajo. Solamente llevó a la categoría de una teoría de conjunto una vieja idea ya presentida por Platón, Aristóteles y Jenofonte, y señalada, mucho antes de Adam Smith, por William Petty (1623-1687), Ernst Ludwig Carl (1687-1743), Fergusson (1723-1816) y Beccaria (1735-1793). Pero los economistas, después de Adam Smith, han creído tener en ella una especie de ley de la gravitación universal, tan sólida como la de Newton. Jean Baptiste Say fue uno de los primeros en reaccionar contra esa pasión, y desde entonces la división del trabajo es más bien un concepto pasado de moda. Durkheim afirmaba «que es solamente un fenómeno derivado y secundario... [que] ocurre en la superficie de la vida social, y esto es sobre todo verdadero —añadía— de la división del trabajo económico. Está a flor de piel»[191]. ¿Es tan seguro esto? A menudo me he representado la división de las tareas como la intendencia que sigue a los ejércitos y organiza el terreno conquistado. Ahora bien, es mejor organizar y, de paso, ampliar los intercambios; ¿es tan poca cosa? La extensión del sector de los servicios —el sector llamado terciario—, fenómeno primordial de nuestro tiempo, depende de la división del trabajo y se sitúa en el centro de las teorías socio-económicas. Lo mismo sucede con las desestructuraciones y reestructuraciones sociales que acompañan al crecimiento, pues éste no solamente aumenta la división del trabajo, sino que también renueva sus componentes, descartando tareas antiguas y proponiendo otras inéditas. Finalmente, remodela la sociedad y la economía. La Revolución Industrial corresponde a una nueva y perturbadora división del trabajo que ha conservado y afinado sus mecanismos, no sin múltiples y desastrosas consecuencias sociales y humanas.

La división del trabajo: hacia el fin del putting out system

La industria situada entre la ciudad y el campo había encontrado su forma más corriente en el *putting out system*[192], organización del trabajo generalizada a la sazón por Europa y que permitió bastante pronto la recuperación por el capitalismo mercantil de un excedente de mano de obra rural barata. El artesano de los campos trabajaba en su casa, ayudado por su familia, a la par que conservaba un campo y algunos animales. La materia prima, lana, lino o algodón, se la proporcionaba el comerciante urbano que lo controlaba, recibía el trabajo acabado o semiacabado y le liquidaba el importe. Así, el *putting out system* mezcla la ciudad y el campo, el artesanado y la actividad rural, el trabajo industrial y la actividad familiar y, en la cúspide, el capitalismo mercantil y el capitalismo industrial. Para el artesano, supone cierta vida equilibrada, si no la tranquilidad; y para el empresario, la posibilidad de limitar sus costes de capital fijo y, más aún, sobrellevar mejor los estancamientos demasiado frecuentes de la demanda: si las ventas disminuyen, disminuye los encargos y restringe el empleo; y en el caso límite, lo suspende. En una economía en la que es la demanda, no la oferta, la que restringe la producción industrial, el trabajo a domicilio da a esta última la elasticidad necesaria. Con una palabra o un gesto, se detiene. Con otra palabra, comienza de nuevo la actividad[193]

Además, las manufacturas, que fueron la primera concentración de mano de obra, la primera búsqueda de una *economía de escala,* a menudo se reservaron este margen de maniobra: por lo general, permanecían ligadas a una gran participación del trabajo a domicilio. De todas maneras, la manufactura no representa todavía más que una parte mínima de la producción[194], hasta el momento en que la fábrica, con su medios mecánicos, remata y hace triunfar la solución manufacturera. Hará falta tiempo.

Las rupturas que implica el nuevo sistema, en efecto, tardarán en realizarse. Incluso en la industria revolucionaria del algodón, el taller familiar resistió durante mucho tiempo, ya que el tejido a mano coexistió un medio siglo largo con el hilado mecánico. Todavía en 1817, un observador[195] lo describe idéntico a lo que era antaño (con la única diferencia de la lanzadera, inventada e introducida por John Kay hacia 1750). El perfeccionamiento del *power loom,* del telar mecánico que funciona con vapor, no será efectivo más que después del decenio 1820-1829. El desfase prolongado entre el hilado rápido de las fábricas modernas y el tejido tradicional trastocó, evidentemente, la antigua división del trabajo. Mientras que antes los tornos hallaban dificultades para satisfacer las necesidades del trabajador, la situación se invirtió con la producción creciente de los hilados mecánicos. El tejido a mano se ve obligado a aumentar sin medida sus efectivos, cuyo trabajo es desenfrenado pero sus salarios altos. Los trabajadores rurales abandonan, entonces, sus actividades campesinas. Se incorporan a las filas de los obreros de dedicación exclusiva que aumentan a ojos vista con la llegada de grandes contingentes de hombres y de niños. En 1813-1814, de 213.000 tejedores, habría 130.000, más de la mitad, de menos de catorce años.

Sin duda, en el seno de una sociedad donde cada uno, viviendo de su trabajo artesanal, estaba siempre expuesto a la malnutrición y al hambre, el trabajo de los niños al lado de sus padres, en los campos, en el taller familiar o en la tienda, era común desde hacía mucho. Hasta el punto de que, al comienzo, las fábricas y empresas nuevas por lo general contrataban, no a individuos, sino a familias que se ofrecían para trabajar en grupo, tanto en las minas como en las hilanderías de algodón. En la fábrica de Robert Peel, en Bury[196], en 1801-1802, de 136 empleados, 95 pertenecían a 26 familias. Así, el taller familiar entraba en la fábrica, con las ventajas que presentaba esta

solución para la disciplina y la eficacia del trabajo. Esto ocurrió mientras los pequeños equipos de trabajo (un obrero adulto ayudado por uno o dos niños) fueron posibles y ventajosos. Los progresos técnicos pusieron fin más o menos pronto a esa situación. Así, en la industria textil, después de 1824, la puesta en servicio de la mula automática perfeccionada por Richard Roberts exigía[197], para un hilado ultra-rápido, al lado del hombre o de la mujer que vigilaba la nueva máquina, hasta nueve jóvenes o muy jóvenes asistentes, mientras que la mula antigua sólo necesitaba uno o dos. La cohesión familiar desapareció entonces en el interior de la fábrica, dando un contexto y una significación muy diferentes al trabajo de los niños.

Un poco antes había comenzado, con el avance del *power loom*, otra desorganización, mucho más desastrosa. Esta vez sería el taller familiar del tejido el que iba a desaparecer. El *power loom*, «con el cual un niño trabaja tanto como dos o tres hombres»[198], es una verdadera calamidad social que se suma a muchas otras. Millares de parados son lanzados a la calle. Los salarios se derrumban, hasta el punto de que el coste, ahora insignificante, de la mano de obra prolongó más de lo razonable el trabajo a mano de artesanos miserables.



Mientras que cerca de Edimburgo y de Glasgow entraron en funcionamiento muy pronto máquinas modernas (para la industria del algodón), la fabricación de paños de lana en las Highlands de Escodia siguió siendo muy arcaica. Todavía en 1772, las mujeres pisaban las piezas de paño. A la derecha del grabado, dos de ellas parecen moler granos en una muela de mano primitiva. (Documento C. Smout.)

Al mismo tiempo, la nueva división del trabajo, que urbaniza la sociedad obrera, descuartiza la sociedad de los pobres, todos en búsqueda de una ocupación que huye ante ellos; les da citas inesperadas, lejos de sus campos familiares, y finalmente deteriora su vida. Vivir en la ciudad, verse privados de la ayuda tradicional de la huerta, de la leche, de los huevos, de las aves de corral, trabajar en enormes locales, sufrir la vigilancia raramente amable de los capataces, obedecer, no tener ninguna libertad de movimiento y aceptar horarios fijos de trabajo es, inmediatamente, pasar por una dura prueba. Es cambiar de vida y de horizonte, hasta el punto de volverse extraño a la propia existencia. Es también cambiar de alimento: comer poco, comer mal. Neil J. Smelser siguió, como sociólogo e historiador del universo nuevo y en expansión del algodón, ese drama del desarraigo[199]. El mundo obrero tardará años en crear el refugio de hábitos y protecciones nuevos: sociedades de amigos, bancos pupulares[200]. Las *trade unions* aparecerán más tarde. Y no preguntemos a los ricos qué piensan de esos nuevos ciudadanos. Los ven «embrutecidos, viciosos, pendencieros y revoltosos», y, defecto suplementario, «generalmente pobres»[201]. Lo que piensan los obreros mismos del trabajo en la fábrica se expresa de otra manera: huir de él, si es posible. En 1838, el 23% solamente de los obreros de la industria textil son hombres adultos; la masa está formada por mujeres y niños, que se resignan con mayor facilidad[202]. Y jamás el descontento social fue tan profundo en Inglaterra como en esos años de 1815-1845, durante los cuales surgieron los movimientos sucesivos del luddismo destructor de máquinas, del radicalismo político que desearía de buena gana hacer añicos la sociedad, del sindicalismo y hasta del socialismo utópico[203].

Los industriales

La división del trabajo no se produce solamente en la base, sino también, y quizás más rápidamente aún, en la cúspide de las empresas. Hasta entonces, la regla era, tanto en Inglaterra como en el Continente, la indivisión de las tareas dominantes: el negociante lo tenía todo en sus manos, era a la vez comerciante, banquero, asegurador, armador e industrial. Así, en el momento en que se desarrollan los bancos provinciales ingleses *(country banks)*, sus propietarios son al mismo tiempo comerciantes de cereales, cerveceros o negociantes de vocaciones múltiples a quienes las necesidades de sus propios negocios y las de sus vecinos han llevado a desempeñar funciones bancarias[204]. Los negociantes de múltiples ocupaciones están en todas partes: amos, como es lógico, de la *East India Company*, amos también del Banco de Inglaterra, cuyas elecciones y favores orientan, se sientan en los Comunes, trepan por los escalones de la honorabilidad y pronto gobernarán a Inglaterra, ya dócil a sus intereses y sus pasiones.

Pero a fines del siglo XVIII y en el XIX surge el «industrial», un personaje nuevo, activo y que pronto, ya antes de la constitución del segundo gobierno de Robert Peel (1841), hará su aparición en la escena de la vida política, en la misma Cámara de los Comunes. Para conquistar su independencia, este personaje ha roto uno a uno los lazos entre la preindustria y el capitalismo mercantil. Lo que surge con él se afirma y se amplía de año en año, es un capitalismo nuevo cuyas fuerzas, en su totalidad, están dedicadas, en primera instancia, a la producción industrial. Ante todo, estos nuevos «empresarios» son «organizadores, bastante raramente —señala P. Mathias— los pioneros de las grandes innovaciones o inventores ellos mismos»[205]. Los talentos que se atribuyen a las tareas que se asignan consisten en dominar lo esencial de las técnicas nuevas, tener bajo su control a capataces y obreros, y, finalmente, conocer como expertos los mercados para ser capaces de orientar ellos mismos su producción, con los cambios



Un taller de tejido, según Hogarth, en la Inglaterra del siglo XVIII: en primer plano, el industrial verifica la contabilidad; al fondo, bastidores accionados por mujeres. (Foto del British Museum.)

de dirección que ello comporta. Tienden a desembarazarse de la medición del comerciante a fin de controlar ellos mismos la compra y el envío de la materia prima, su calidad y su regularidad. Deseosos de vender en forma masiva, quieren estar en condiciones de conocer por sí mismos los movimientos del mercado y de adaptarse a ellos. Los Fieldens, hiladores de algodón que fueron los amos de Todmorden, tenían a comienzos del siglo XIX sus propios agentes en los Estados Unidos, encargados de comprar el algodón necesario para su fábrica[206]. Los grandes cerveceros de Londres no compraban la malta en los mercados de la capital, Mark Lane o Bear Quay; tenían sus agentes en las regiones productoras de cebada del este de Inglaterra, agentes vigilados estrechamente, a juzgar por esta carta a uno de ellos escrita por un cervecero londinense: «Os he enviado por correo una muestra de la última malta que me habéis enviado. Es tan infame [...] que no admitiré ni un saco más de ella en mi cervecería. [...] Si tengo que volver a escribiros otra carta de este tipo, modificaré totalmente mi programa de compras»[207]

Estas actitudes corresponden a una nueva dimensión de la industria, incluida la cervecera, a la que en 1812 un francés describe como, «con razón, una de las curiosidades de la ciudad de Londres. La de los Sres. Barclay y Cía. es una de las más considerables. Allí todo es puesto en movimiento por una bomba de fuego con una potencia de treinta caballos [de vapor], y aunque se emplean en ella casi 200 hombres y un gran número de caballos, son casi únicamente para los trabajos de fuera; no se ve a nadie en el interior de esta prodigiosa manufactura, y todo funciona por obra de una mano invisible. Grandes rastrillos suben y bajan sin cesar en calderas de 12 pies de profundidad y alrededor de 20 pies de diámetro, llenas de lúpulo y colocadas sobre el fuego. Unos *elevadores* transportan 2.500 residuos de cebada[208] por día a la parte superior del edificio, de donde se distribuye por diversos canales a los lugares en que es empleada; los toneles son transportados sin que se los toque; la misma bomba de fuego que pone todo en funcionamiento está construida con tanta precisión, tan poco choque o rozamiento, que, sin exagerar, no hace más ruido que un reloj, y en todas partes se podría oír caer al suelo un alfiler. Las cubas o toneles donde se vierte el licor después de recibir las últimas preparaciones son de dimensiones gigantescas; la mayor contiene 3.000 barriles de 36 galones cada uno, lo cual, a 8 barriles la tonelada, es igual a un buque de 375 toneladas; y hay cuarenta o cincuenta de estos buques, el más pequeño de los cuales contiene 800 barriles y, por consiguiente, una capacidad de 100 toneladas. [...] La más pequeña de las cubas, llena de cerveza, vale 3.000 lib. esterl., y haciendo el cálculo para las otras en esta proporción se hallará, solamente en el sótano, un capital de 300.000 lib. esterl. Sólo los barriles que sirven para transportar la cerveza hasta los consumidores cuestan 80.000 lib. esterl., y es probable que el establecimiento entero contenga no menos de medio millón de esterlinas de capital; el edificio es incombustible, pues los suelos son de hierro y los muros de ladrillo; de allí salen 250.000 barriles de cerveza anualmente, con lo que se podría cargar una flota de ciento cincuenta naves con capacidad de 200 toneladas cada una...»[209] Estas fábricas de cerveza colosales, además, organizaban la distribución de su producción, en el mismo Londres, donde abastecen directamente a la mitad de las tabernas de la ciudad, pero también en Dublín, por intermedio de sus agentes[210] Y esto es algo importante: las empresa industrial tiende a la autonomía total. Desde esta perspectiva, Peter Mathias cita el ejemplo de un empresario de trabajos públicos, Thomas Cubitt, cuya fortuna emerge hacia 1817, después de las Guerras Napoleónicas, que lo enriquecieron. Su éxito no debe nada a la innovación técnica, sino a una nueva administración: se liberó de los subcontratistas que, en este terreno, eran la antigua regla; además, se aseguró una mano de obra permanente y supo organizar su propio crédito[211].

Esta independencia se convierte en el signo de los tiempos nuevos. Finalmente se completa la división del trabajo entre la industria y los otros sectores de los negocios. Los historiadores dicen que es el advenimiento del capitalismo industrial, y yo estoy de acuerdo. Pero también afirman que solamente entonces comienza el verdadero capitalismo. Ciertamente, esto es mucho más discutible. Pues, ¿hay un «verdadero» capitalismo?

Las divisiones sectoriales de la sociedad inglesa

Toda sociedad que pasa por un crecimiento largo se ve forzosamente conmovida en su conjunto por la división del trabajo. Esta es omnipresente en Inglaterra. La división del poder político entre Parlamento y Monarquía en 1660, en el momento de la Res-

tauración, y más aún cuando la Declaración de Derechos de 1689, es por excelencia el comienzo de una división de enormes consecuencias. Igualmente la manera en que un sector cultural (desde la enseñanza hasta los teatros, los periódicos, las editoriales y las sociedades de sabios) se desprende como un universo cada vez más independiente e influyente. Las rupturas también fragmentan el universo mercantil del que he hablado demasiado rápidamente. Por último, está la modificación de las estructuras profesionales, según el esquema clásico de Fischer (1930) y Colin Clark (1940), es decir, se produce una disminución del sector primario agrícola, siempre preponderante, en beneficio de un sector secundario (industrial), y luego de un sector terciario (los servicios) creciente. La excepcional comunicación de R. M. Hartwell[212] en el Coloquio de Lyon (1970) es una buena ocasión para detenernos en este problema, muy pocas veces planteado.

Es verdad que la distinción entre los tres sectores está lejos de ser perfectamente clara, que hasta se puede vacilar más de una vez sobre la frontera entre el primero y el segundo (la agricultura y la industria pueden mezclarse); en cuanto al tercero, donde todo se junta, se podría discutir sobre su composición, hasta sobre su identidad. De ordinario, se incluyen en él todos los «servicios», comercio, transportes, banca, administración; pero, ¿no habría que excluir las labores domésticas? La enorme masa de los empleados domésticos (que, hacia 1850, componen el *segundo* grupo profesional de Inglaterra, inmediatamente después de la agricultura, con más de un millón de personas[213]), ¿debe clasificarse en un sector teóricamente puesto bajo el signo de una productividad superior a la de los otros? No, sin duda. Pero, establecida esta restricción, aceptemos, según la regla de Fischer-Clark, que un sector terciario en aumento da testimonio siempre de una sociedad en vías de desarrollo. En los Estados Unidos de hoy, el sector de los servicios representa la mitad de la población; es un récord sin igual y la prueba de que la sociedad americana es la más avanzada del mundo.

Para R. M. Hartwell, historiadores y economistas han más que descuidado la importancia del sector terciario en el crecimiento inglés de los siglos XVIII y XIX. El desarrollo de una *revolución de los servicios* sería, al otro lado de la revolución industrial, el complemento de la revolución agrícola.

La inflación de los servicios es indudable. No puede negarse que los transportes se desarrollan; que los negocios se fraccionan; que el número de tiendas no deja de crecer y que tienden a especializarse; que las empresas se consolidan, de manera regular aunque bastante comedida en conjunto; y que se burocratizan; que se ven multiplicarse las funciones nuevas o que se renuevan: agentes de comercio, contables, inspectores, actuarios, comisionistas...; que los bancos tienen efectivos ridículos, es verdad, pero helos ahí que pronto se hacen muy numerosos. El Estado, encargado de mil tareas administrativas, también se burocratiza. Engorda. Ciertamente, los hay más gordos en el Continente, pero no está tan flaco, aunque haya descargado en otros muchas de sus funciones. Evidentemente, no añadiremos a los efectivos del sector *terciario* los del ejército y la marina, como no lo hacemos con los empleados domésticos. No hay discusión, en cambio, sobre el importante lugar que ocupan en él las profesiones liberales, los médicos, los abogados. Éstos habían ya comenzado su ascenso en tiempos de Gregory King y formaban filas cerradas en las escuelas prácticas de Westminster[214]. A fines del siglo XVIII, las profesiones liberales estaban todas de moda y tendían a renovarse, a romper sus antiguas organizaciones.

¿Tuvo importancia en el empuje industrial esta revolución del sector terciario en la Inglaterra del siglo XVIII? No es fácil saberlo, tanto más cuanto que, como explica el mismo Colin Clark, la división intersectorial apareció desde siempre y prosiguió, existió, en la larga duración. En todo caso, nada indica que el aumento del sector terciario haya iniciado el crecimiento[215] Pero, indudablemente, es el signo de él.

La división del trabajo y la geografía de Inglaterra

Nos queda por seguir, en la línea de la división del trabajo, el trastocamiento que remodela la geografía económica de Inglaterra. Es algo muy diferente de la exclaustración de las autarquías de la Francia provincial, en conflicto con el avance del siglo XVIII[216]. No se trata de evolución, sino de trastorno. A menudo todo queda patas arriba. También el juego de las regiones inglesas, unas con respecto a otras (juego proyectado, como es natural, sobre el espacio insular, que se explica por este espacio y se inscribe en él con signos visibles), es el mejor y más elocuente documento sobre el crecimiento inglés y la Revolución Industrial impulsada por él. Cabe asombrarse de que no haya suscitado ningún estudio de conjunto, ya que Inglaterra dispone de un notable esbozo de geografía histórica[217] y una maravillosa literatura sobre sus pasados regionales[218].

Sin embargo, el problema fue planteado claramente, al menos por E. L. Jones, en el Congreso de Munich (1965)[219], por David Ogg[220] en 1934, y por G. M. Trevelyan[221] en 1942: para mí, ellos han dicho lo esencial, a saber, que el espacio inglés estaba articulado desde hacía mucho tiempo a una y otra parte de una línea trazada desde Gloucester, sobre el bajo Severn, hasta Boston, una pequeña ciudad que antaño suministraba lana a los florentinos y los hanseáticos, a orillas del Wash[222]. Dejando aparte el País de Gales, esa línea divide a Inglaterra en dos partes casi iguales en superficie y opuestas una a otra. La Inglaterra del sudeste es ante todo la cuenca de Londres y sus regiones vecinas, la parte menos lluviosa de la isla, la más labrada por la historia, donde se encuentran «todos los tipos de vida urbana aparecidos en el curso de los siglos: sedes eclesiásticas, mercados regionales, hogares universitarios, etapas de rutas y depósitos de comercio, centros de manufacturas [antiguas]»[223]. Todas las ventajas acumuladas por la historia allí se juntan: la capital, las riquezas de la actividad mercantil, las grandes regiones cerealeras, las campiñas transformadas por las exigencias de la capital, modernizadas por ella, y, por último, sobre las líneas de Londres a Norwich, hacia el norte, y de Londres a Bristol, las zonas por excelencia de la pre-industria inglesa. La Inglaterra del noroeste es un conjunto de regiones lluviosas donde dominan las planicies antiguas y la cría de ganado. Con respecto a la región vecina, es una especie de periferia, un país a la zaga. Además, las cifras lo demuestran: en el siglo XVII, las poblaciones (no comprendida Londres) están en una proporción de uno a cuatro, y las riquezas (calculadas a partir de los impuestos) de cinco a catorce[224].

Ahora bien, la Revolución Industrial cambió totalmente este desequilibrio. La Inglaterra privilegiada contempla el deterioro de su industria tradicional. No logra, pese a su riqueza capitalista y su potencia comercial, adueñarse de la industria nueva y retenerla. Por el contrario, la otra Inglaterra, al norte de la línea divisoria, se transforma «en pocas generaciones»[225] en un país rico, asombrosamente moderno.

Por la ruta que va de Londres hacia Escocia, a través de Northampton y Manchester, se extiende hoy el cinturón carbonero de los Peninos, con sus cuencas, separadas unas de otras, donde se apiñaban antaño los hombres y las máquinas, donde surgieron «a la americana» las aglomeraciones más tristes y más dinámicas de Inglaterra. El testimonio está siempre ante nuestros ojos: cada una de las cuencas hulleras tiene su especialidad, su tipología, su historia particular, su ciudad, Birmingham, Manchester, Leeds, Sheffield, todas las cuales surgieron de golpe y volcaron a Inglaterra hacia el norte. Industrialización y urbanización forzadas: la Inglaterra Negra fue una máquina de transplante y mezcla de hombres. La geografía, a buen seguro, no explica por completo esas enormes construcciones, pero ayuda a aclarar el determinismo brutal del car-

bón, la coacción de las comunicaciones, el papel de los recursos en hombres y también el peso insistente del pasado. Las novedades violentas de los siglos XVIII y XIX quizás necesitaban producirse en una especie de vacío social.

La Inglaterra del noroeste no era, ciertamente, un desierto, excepto en el sentido en que los periodistas hablan hoy del oeste de nuestro país como de un «desierto francés». Pero era una *periferia,* como Escocia, con respecto a la Inglaterra londinense. Ahora bien, esta vez la periferia, incluida Escocia, se une al centro, compensa su retraso, llega a su nivel. En lo concerniente a la teoría, es una excepción, casi un escándalo. Una excepción y un escándalo que señalaba últimamente T. C. Smout a propósito de Escocia[226]. Pero surgen explicaciones: el impulso de la zona central (la Inglaterra del sudeste) se hallaba al alcance de la periferia (además, la palabra *periferia,* aunque se impone en el caso de Escocia, sólo a medias es adecuada para la Inglaterra del noroeste). Más aún, la recuperación de la segunda Inglaterra y de Escocia se efectuó ante todo gracias a una industrialización rápida. Ahora bien, toda industrialización prospera cuando puede implantarse en las poblaciones menos ricas; su pobreza las favorece. Contemplemos hoy Corea del Sur, o Hong-Kong o Singapur, y antaño el norte europeo con respecto a Italia.

Finanzas y capitalismo

La historia del capital pasa por encima de la primera revolución industrial, inglesa, la precede, la atraviesa y la supera. En ocasión de un crecimiento excepcional que hace avanzar todo, también el capital se transforma, adquiere volumen, y el capitalismo industrial afirma su importancia, pronto invasora. Pero, ¿es la forma nueva por la cual el capitalismo nacería, de alguna manera, a la gran historia y a su propia historia? ¿Por la cual alcanzaría su perfección y su verdad, gracias a la producción masiva de las sociedades modernas y al enorme peso del capital fijo? ¿Todo habría sido anteriormente simples preliminares, formas infantiles, curiosidades para historiadores eruditos? Es lo que a menudo hace pensar, más o menos claramente, la explicación histórica. No se equivoca, pero tampoco tiene razón.

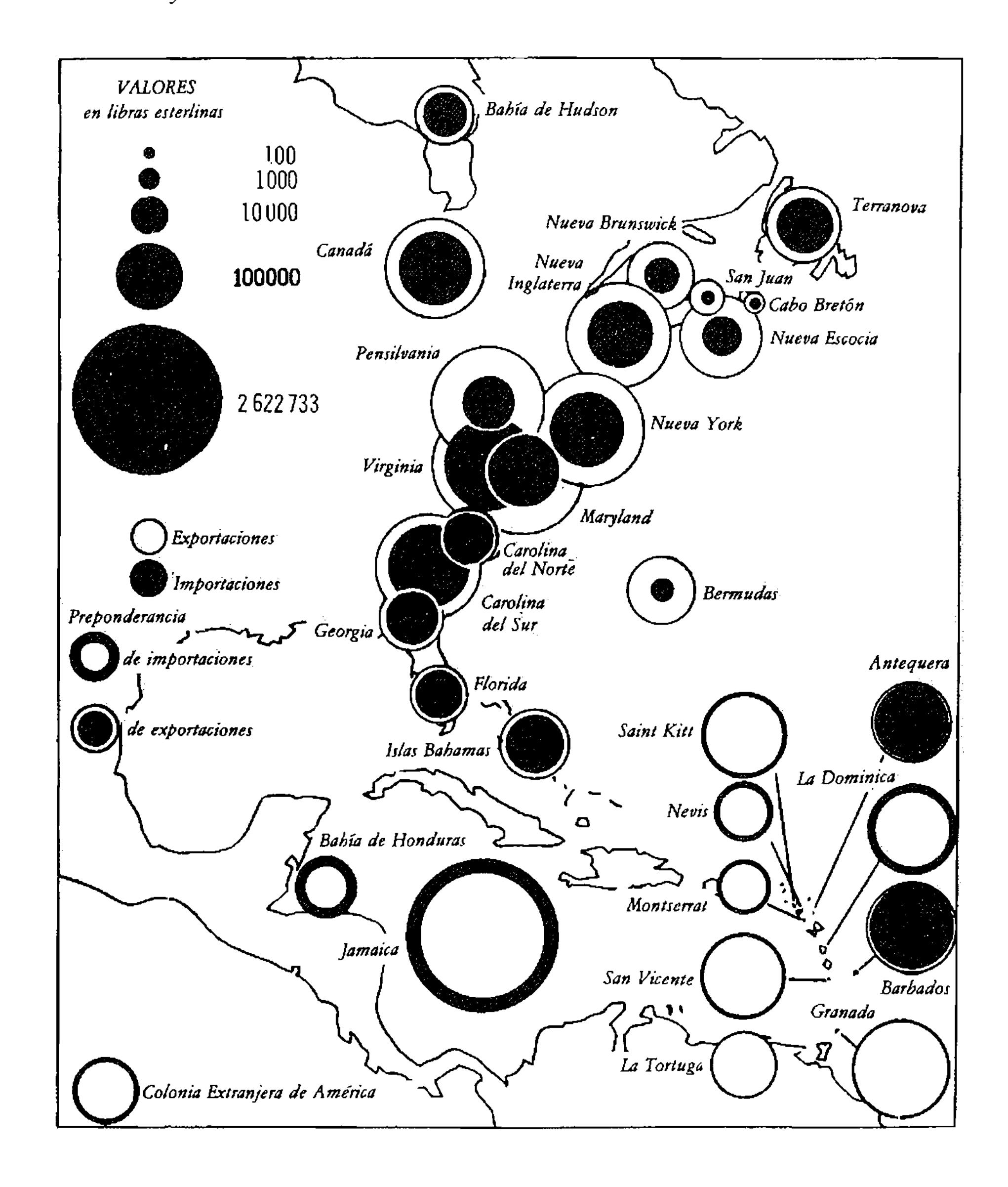
El capitalismo es, en mi opinión, una vieja aventura: tiene tras de sí, cuando comienza la Revolución Industrial, un vasto pasado de experiencias que no son solamente mercantiles. También en la Inglaterra de los primeros años del siglo XIX el capital se presenta bajo sus diversas formas clásicas, todas todavía vivas: un capital agrícola que constituye, por sí sólo, la mitad del patrimonio inglés, todavía en 1830; un capital industrial que ha aumentado muy lentamente, y luego muy bruscamente; un capital mercantil muy antiguo, *relativamente* menos importante, pero que se dilata a las dimensiones del mundo y crea un colonialismo al cual pronto será necesario buscar un nombre y justificaciones; finalmente (confundiendo banca y finanzas), un capital financiero que no ha esperado para constituirse la supremacía mundial de la City de Londres. Para Hilferding[227], es en el siglo XX, con la profusión de las sociedades anónimas y una inmensa concentración del dinero bajo todas sus formas, cuando se produce el advenimiento y la supremacía del capitalismo financiero en una trinidad en la cual el capital industrial sería Dios Padre, el capitalismo mercantil —muy secundario— Dios Hijo, y el capitalismo del dinero el Espíritu Santo, que penetra todo[228].

Más que esta imagen discutible, tengamos presente que Hilferding protesta contra la idea de un capitalismo puramente industrial, que ve el mundo del capital como un abanico abierto donde la forma financiera —para él, muy reciente— tendería a preva-

La Bolsa del carbón en Londres. Grabado inglés de Rowlandson. (Clisé Roger-Viollet.)

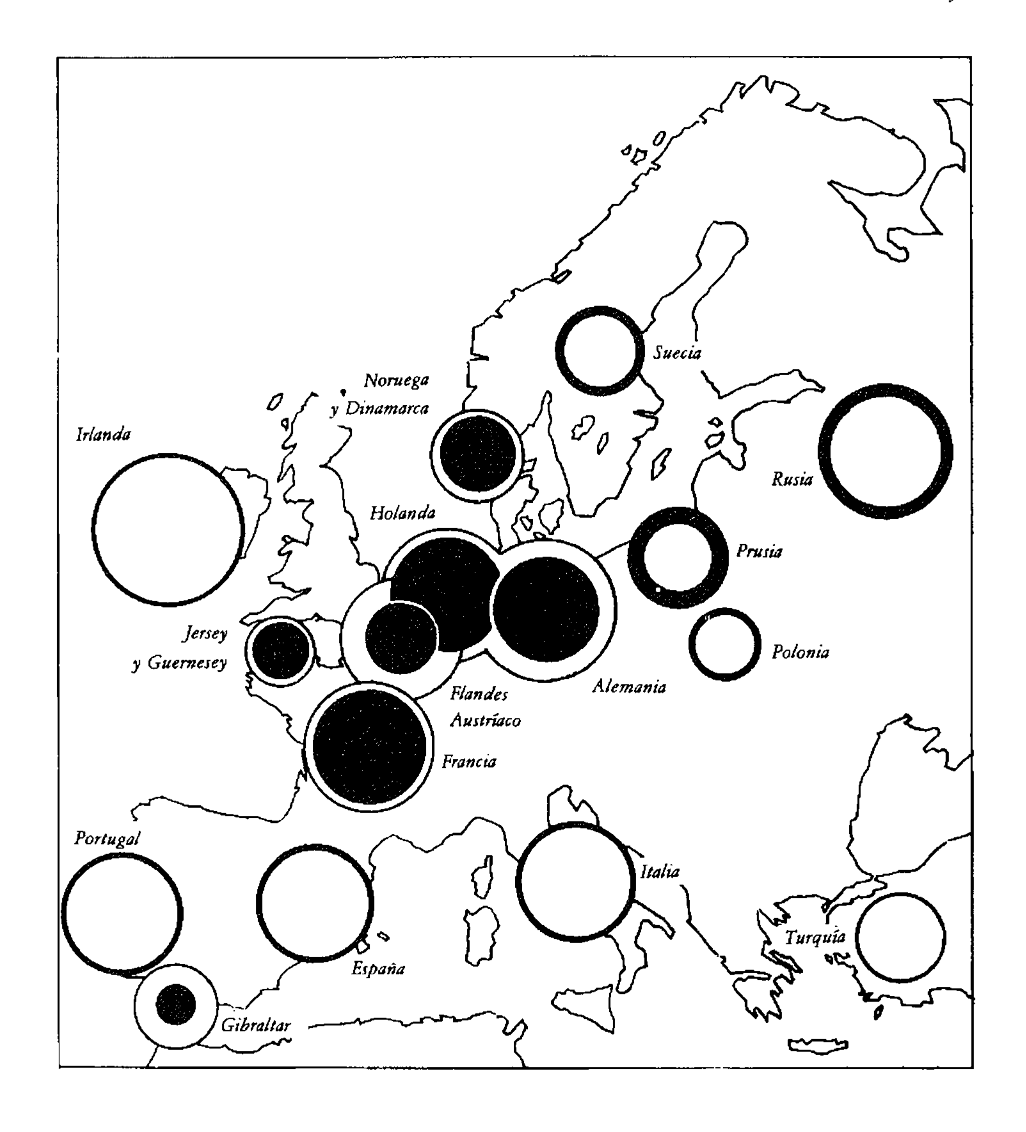
lecer sobre las otras, a penetrarlas, a dominarlas. Es una visión que yo suscribiría sin dificultad, a condición de admitir que la pluralidad del capitalismo es antigua, que el capitalismo no era un recién nacido alrededor de 1900 e incluso que, en el pasado, aunque sólo sea en Génova o en Amsterdam, ya supo, después de un fuerte crecimiento del capital mercantil y una acumulación de capitales que sobrepasaba las ocasiones normales de inversión[229], apoderarse del lugar y dominar —por un tiempo— el conjunto del mundo de los negocios.

En lo que concierne a Inglaterra, es evidente que el abanico, incluido el ascenso del «capitalismo del dinero», se abrió mucho antes de los comienzos del siglo XX. Con bastante antelación a esa fecha, en la ola de revoluciones que atraviesan el crecimiento agitado de Inglaterra, incluso hubo una revolución financiera mezclada con la industrialización del país, que, si no la provocó, al menos la acompañó y la hizo posible. Se dice a menudo que los bancos ingleses no financiaron la industrialización. Pero estudios recientes prueban que el crédito a largo y a corto plazo sostuvieron la empresa en el siglo XVIII y hasta en el XIX[230].



55. EL COMERCIO MUNDIAL DE GRAN BRETAÑA EN 1792

Tomado de una compilación de estadísticas inglesas (A.E., M. y D. Inglaterra 10 f° 130). Según que los círculos que representan importaciones (I) y exportaciones (E) sean en su zona central blancos o negros, la importación es o no superior a la exportación. Los círculos en apariencia vacíos indican un equilibrio entre I y E: Turquía, I = 290.559; E = 273.715; Italia (1.009.000 y 963.263); Irlanda (2.622.733 y 2.370.866). Desequilibrios a favor de Inglaterra: los Estados americanos, Portugal (977.820 y 754.612) y Francia después del Tratado de Eden (717.034 y 1.221.666). Cálculos de conjunto; para Europa, 11.170.860 y 12.813.435; para América, 5.603.947 y 8.159.502; para Asia, 2.671.547 y 2.627.887; para África,



82.917 y 1.367.539. En total, 19.529.273 contra 24.878.362, o sea, una balanza comercial positiva superior a 5.000.000. En la exportación, las «manufacturas inglesas» registran 18.509.796, y las reexportaciones de manufacturas extranjeras 6.568.565. Este comercio inglés está asegurado por 15.463 barcos a la entrada y 15.010 a la salida, es decir, 30.470 barcos, de los cuales 3.620 son extranjeros. Tonelaje medio de las naves inglesas: 122 toneladas; tripulación media: 7 hombres. Para los tráficos franco-ingleses, se efectúan 3.160 idas y vueltas de naves, 430 de las cuales son extranjeras. Para Asia, 28 partidas y 36 regresos, de naves todas inglesas. Su tonelaje medio es de 786 toneladas; tripulación media: 93 hombres. Los indiamen *se identifican, superan la media. Esta relación no tiene en cuenta el gran tráfico costero inglés (carbón).*

El Banco de Inglaterra, fundado en 1694, es el pivote de todo un sistema. Alrededor de él y apoyados en él están los bancos privados de Londres: son 73 en 1807, y alrededor de una centena en el decenio de 1820-1829[231] En las provincias, los ***country banks***, que aparecieron a principios del siglo XVIII al menos, son una docena solamente en 1750, pero son ya 120 en 1784, 290 alrededor de 1797, 370 en 1800 y al menos 650 hacia 1810[232] En esta misma fecha, otro autor cuenta hasta 900, sin duda teniendo en cuenta las sucursales que algunos de ellos mantienen. Es verdad que esta generación espontánea supuso el triunfo de Liliput (los bancos carecen del derecho, en efecto, de tener más de seis asociados[233]) y, lo mismo que la especulación, que no es privilegio de Londres, esta generación nació de coyunturas y necesidades locales. Un «banco de condado»[234], muy a menudo, no es más que una oficina suplementaria abierta por una empresa que opera en el lugar desde hace tiempo, donde la emisión de billetes, el descuento y los anticipos se convierten en servicios de buena vecindad, a menudo bajo el signo de la llaneza. Estos banqueros improvisados proceden de las profesiones más diversas: los Fosters de Cambridge eran molineros y comerciantes de trigo; en Liverpool, la mayoría de los bancos salieron de casas de comercio; en Birmingham, los Lloyds provenían del comercio del hierro; en Nottingham, los Smiths eran vendedores de géneros de punto; en Norwich, los Gourneys eran comerciantes de hilados y fabricantes de tejidos de lana; en Cornualles, los banqueros eran en su mayoría propietarios de minas, además de comerciantes de malta o de lúpulo, o cerveceros, o pañeros, o merceros o recaudadores de peajes[235].

En suma, los bancos nacen en el siglo XVIII de una coyuntura local, un poco de la misma manera que los primeros establecimientos de las industrias nuevas. Esta Inglaterra provincial tiene necesidad de crédito, de una circulación de letras de cambio, de dinero en efectivo, y los bancos privados cubren todas estas funciones porque tienen el poder de emitir billetes. Es para ella una magnífica fuente de beneficios, pues, al comiento, al menos hasta que se tenga suficiente confianza en ella como para dejarle depósitos, es creando moneda como extiende su crédito[236]. En principio, estos bancos tienen una reserva de oro para cubrir sus emisiones, pero si sobreviene una crisis, si el público se enloquece, como en 1745, se ven obligados a buscar a toda prisa dinero en efectivo en los bancos londinenses para evitar las bancarrotas. Estas, además, no siempre pueden evitarse, en particular durante las crisis de 1793 y de 1816. Y estas bancarrotas prueban claramente que los bancos locales hacían grandes préstamos, no solamente a corto plazo, sino también a largo plazo[237].

En conjunto, sin embargo, el sistema era sólido porque prácticamente, si no oficialmente, era sostenido por el Banco de Inglaterra, que desempeñaba el papel de «prestador en último recurso»[238]. Sus reservas de numerario, en general, bastaban para cubrir los reembolsos repentinos de los bancos privados, de Londres o de las provincias, en caso de dificultad. Después de 1797, cuando los billetes del Banco de Inglaterra ya no fueron convertibles en oro, se convirtieron para los bancos locales en la moneda por la cual se comprometen a cambiar eventualmente sus propios billetes. Señal evidente de la estabilidad general, los bancos privados se convierten en bancos de depósito, con lo que aumentan, por este hecho, su capacidad de hacer anticipos tanto a los granjeros y propietarios de bienes raíces como a los industriales y los poseedores de minas o los constructores de canales[239]. Estos no se privaron de utilizarlos: el endeudamiento del duque de Bridgewater es un ejemplo perfecto de ello.

A partir de 1826, autorizados por la ley los bancos por acciones[240] ***(joint stock banks)***, éstos constituyen una nueva generación de bancos más sólidos, mejor provistos de capitales que la precedente. Pero, ¿son más prudentes? No, necesitan disputar la clientela a los bancos locales, arriesgarse más que ellos. Y su número aumenta a ojos vista: son 70 en 1836, pero desde el 1.° de enero hasta el 26 de noviembre del mismo año,

42 *joint stock banks* «se organizan y entran en competencia con los que ya existían»[240]. Pronto serán una centena y, con sus numerosas sucursales, igualarán en número a los *country banks*, que desde entonces aparecen como establecimientos anticuados.

Sin embargo, Londres estuvo cerrado para ellos durante mucho tiempo, aunque terminaron por forzar su entrada en él. Y en 1854 son admitidos en el *Clearing House* de los bancos de la capital, es decir participan completamente en la circulación del dinero y del crédito de la que Londres es el corazón único, sofisticado y sofisticante. El *clearing house*, que había sido creado en 1773 para las compensaciones entre bancos, es descrito con admiración por un francés, Maurice Rubichon, en 1811: «El mecanismo de la circulación —escribe— está organizado de tal manera que puede decirse que en Inglaterra no hay papel ni dinero. Cuarenta cajeros de Londres hacen entre ellos casi todos los pagos y transacciones del Reino; se reúnen todas las tardes e intercambian naturalmente los valores que tienen unos sobre otros, de modo que un billete de mil luises a menudo basta para cancelar una circulación de varios millones»[241]. ¡Admirable invención! Sin embargo, ¡es exactamente en los mismos términos como los observadores de los siglos XVI ó XVII describían los mecanismos de las ferias tradicionales de Lyon o de Besançon-Plaisance! Con la diferencia, importante, de que la reunión de *clearing* se efectúa en Londres todos los días; las antiguas y grandes ferias se reunían cuatro veces al año...

Por otra parte, el banco tiene un papel que no podía tener la feria. «En este país —escribe un francés inteligente— ningún negociante ni otro individuo guarda dinero en su casa; lo tiene depositado en la de un banquero, o mejor dicho cajero, sobre el cual libra, que lleva sus cuentas y paga todos sus gastos en proporción a su crédito»[242] El dinero así concentrado en el banco no permanece inactivo; se convierte en un dinero que corre, se arriesga, pues ni el banquero ni el cajero lo dejan dormir en sus cajas de caudales. Como decía Ricardo, la función distintiva del banquero «comienza cuando emplea el dinero de otros»[243] Además, hay dinero que circula por conducto obligado entre el Banco de Inglaterra y el gobierno inglés, entre el Banco, organismo y azar «del último recurso», y los otros bancos y las empresas comerciales, y hasta industriales; y se utilizan también, por mediación de los *saving banks*, los bancos de ahorro popular, el dinero economizado por los pobres, operación enorme, como dice un corresponsal francés, pues «esta fortuna del pobre [vista en su conjunto] es mayor en Inglaterra que la fortuna del rico de más de un reino»[244].

Sería necesario completar estas explicaciones con el establecimiento en Londres de una tercera generación de seudo-bancos en beneficio de los *bill brokers* que fundan bancos de descuento, *discount houses*. Sería necesario mostrar también cómo los bancos privados de Londres, los de la City, que desempeñan el papel de agentes y corresponsales de los bancos regionales, tienen la posibilidad de redistribuir el crédito y de hacer transitar los excedentes de dinero de regiones como el sudeste inglés hacia las zonas activas del noroeste. Se trata de un juego bastante claro, en el que los capitales se reparten según el mejor interés de los prestamistas, los prestatarios y los intermediarios.

Finalmente, sería necesario hacer una visita al Banco de Inglaterra para comprobar:

—Que no es solamente un banco gubernamental y, en razón de esta función, tiene privilegios y tareas diversas; que es también un banco privado, con sus accionistas, y constituye en sí mismo un negocio muy bueno: las «acciones [...] emitidas a cien libras esterlinas estaban en 1803 a 136 y están hoy a 355»[245] (6 de febrero de 1817). Durante todo el siglo XVIII, alimentaron la especulación bursátil en Londres y en Amsterdam.

—Que el uso del billete del Banco de Inglaterra no deja de extenderse, de conquistar el país entero, y no sólo ya la capital y su región, que había sido desde el comienzo su coto de caza reservado. En Lancashire, en Manchester y en Liverpool, los obreros se negaban a recibir su paga en billetes de los bancos privados, que se depreciaban fácil-

mente entre los tenderos[246]. Londres y Lancashire ya eran un buen campo de acción. Pero, después de 1797, el billete del Banco de Inglaterra se convierte en todo el país en el *ersatz* de la moneda-oro.

Sería menester visitar el *Stock Exchange*, donde entran en filas cerradas valores nuevos. La cotización se hincha: en 1825, se producen 114 inscripciones nuevas, 20 para los ferrocarriles, 22 para los empréstitos y los bancos, 17 para las minas extranjeras (sobre todo de la América Española), más 11 compañías de gas de alumbrado... Estas 114 cotizaciones nuevas representan por sí solas 100 millones de libras comprometidas, en principio al menos, pues no todos los fondos se vierten desde el comienzo.

Y ya se inicia la sangría de los capitales ingleses dirigidos a la inversión extranjera. Fantástico a finales del siglo XIX, el movimiento comienza en gran medida en 1815[248], con fortunas diversas, es verdad, y hasta se desencadena en 1826 una espantosa crisis. No por ello se detienen la especulación bursátil y financiera y la exportación de capitales a través de un mercado financiero muy animado. En el decenio de 1860-1869, cuando la producción industrial está todavía en pleno crecimiento (se ha duplicado desde hace unas decenas de años y conservará un ritmo rápido al menos hasta 1880[249]), cuando la inversión *nacional* es, probablemente, la más elevada que haya habido jamás en la historia inglesa[250], la inversión financiera en el extranjero, en fuerte alza desde mediados del siglo, llega a igualar ya, en ciertos años, al *total* de la inversión en el territorio nacional[251]. Por otra parte, el *porcentaje* del comercio y de los transportes en la renta nacional no hace más que aumentar, pues pasa de 17,4% en 1801 y 15,9% en 1821 al 22% en 1871 y el 27,5% en 1907[252].

¿Se puede, entonces, hablar de un capitalismo «industrial» que sería el «verdadero» capitalismo, que sucede triunfante al capitalismo mercantil (el falso) y finalmente, a regañadientes, cede ante el capitalismo financiero ultramoderno? Los capitalismos bancario, industrial y *comercial* (pues el capitalismo nunca ha dejado de ser eminentemente mercantil) coexisten a todo lo largo del siglo XIX, y ya antes del siglo XIX, y mucho después del siglo XIX.

Lo que ha cambiado en el curso del tiempo, e incesantemente, es la oportunidad y las tasas de beneficio, según los sectores y según los países, y fue en función de estas variaciones como cambiaron las masas respectivas de la inversión capitalista. De 1830 a 1870, aproximadamente, el cociente capital/renta parece haber sido el mayor que tuvo nunca Inglaterra[253]. Pero, ¿fue solamente a causa de las virtudes del capitalismo industrial *en sí* o por el hecho de que la industria pudo crecer entonces a la medida de los enormes mercados del mundo, dominados sin duda alguna por Inglaterra? La prueba de ello es que, por la misma época, el capitalismo parisino, ocupando el lugar que *para él* es el más oportuno y provechoso, el que puede disputar a Inglaterra, se vuelca en las finanzas. La plaza de París se impone en gran medida como organizadora de los movimientos de capitales intraeuropeos. «Desde hace veinte años —escribe desde Londres el caballero Séguier, en septiembre de 1818—, París se ha convertido en el principal centro de las operaciones de banca en Europa, mientras que Londres no es una ciudad de banca propiamente dicha. Como resultado de esto, el capitalista inglés que quiere hacer una operación de banca, es decir, una transferencia de fondos de un país a otro, se ve obligado a dirigirse a las ciudades bancarias de Europa, y, como París es la más próxima, es allí donde se hacen hoy la mayor parte de las operaciones inglesas»[254]. Esta afirmación merecería ser considerada en detalle. Pero es innegable que París se asegura un papel al lado y a la sombra de Londres, que pone en práctica una competencia eficaz, en suma, y si el especialista en la historia del *Stock Exchange*, W. Bagehot, tiene razón, el cambio desfavorable para París se efectuará solamente después de 1870. Sólo después de la Guerra Franco-prusiana, dice, los ingleses se convirtieron en los banqueros de toda Europa[255]

¿Qué papel atribuir a la coyuntura?

Esta cuestión, la última de este capítulo y que quedará sin una respuesta categórica, ¿nos aparta de nuestro propósito, que era el de superar el campo histórico de la Revolución Industrial? Sí, en cierta medida, pues el tiempo de la coyuntura aquí considerado es el de la coyuntura relativamente corta (no más allá del Kondratieff). Abandonaremos la larga duración para ver el espectáculo a partir de observatorios más cercanos a la realidad observada. Los detalles van a aumentar ante nuestros ojos.

Las fluctuaciones largas y semilargas que se suceden incansablemente unas a otras, como un tren de ondas ininterrumpido, son una regla de la historia del mundo, una regla que nos viene desde lejos y destinada a perpetuarse. Es algo así como un ritmo repetitivo; Charles Morazé ha hablado de *estructuras dinámicas,* de movimientos como preprogramados. Esta coyuntura nos conduce forzosamente al centro de los problemas ya abordados, pero por caminos particulares, los de la historia de los precios, cuya interpretación ha sido uno de los grandes problemas de la historia durante los últimos cuarenta o cincuenta años. En este terreno, los historiadores ingleses no tienen nada que envidiar a sus colegas franceses. Se contaron entre los primeros y los mejores recolectores de series de precios. Pero no ven la coyuntura de la misma manera que los otros historiadores (los franceses, en particular).

Simplificando en exceso, yo diría que los historiadores ingleses no consideran la coyuntura como una fuerza exógena, que es nuestro punto de vista, formulado más o menos explícitamente por Ernest Labrousse, Pierre Vilar, René Baehrel y Jean Meuvret. Para ellos y para mí, la coyuntura domina los procesos concomitantes, teje la historia de los hombres. Para nuestros colegas ingleses, son los procesos y los sucesos nacionales los que crean coyunturas particulares de cada país. El estancamiento y el retroceso de los precios de 1778 a 1791 están gobernados, para nosotros, por el interciclo internacional de Labrousse, y para ellos por la Guerra de las Colonias de América (1774-1783) y sus consecuencias. En cuanto a mí, estoy demasiado convencido de la reciprocidad de las perspectivas para no aceptar que los dos puntos de vista sean válidos y que la explicación, de hecho, debe seguir los dos sentidos. Pero según que se siga uno u otro, las responsabilidades o, si se prefiere, las causas eficientes pueden cambiar de naturaleza.

T. S. Ashton[256] y los historiadores que han adoptado su punto de vista[257] tienen razón, ciertamente, cuando enumeran la serie de factores que pesan sobre las fluctuaciones. El primer factor que interviene es la guerra. Nadie lo negará. Más exactamente, se trata de la oscilación entre la guerra y la paz (Guerra de los Siete Años de 1756-1763, Guerra de las Colonias Inglesas de América de 1775-1783, Guerra contra la Francia revolucionaria e imperial de 1793-1802 y 1803-1815). Luego vienen las oscilaciones de la economía rural (que sigue siendo, repitámoslo, la primera actividad de Inglaterra hasta cerca del decenio de 1830-1839) entre cosechas buenas, medianas y malas; estas últimas (1710, 1725, 1773, 1776, 1792-1793, 1795-1796 y 1799-1800) son el punto de partida de las crisis llamadas de Antiguo Régimen[258], que sacuden al conjunto de la vida económica. Incluso en el siglo XIX, la compra cada vez más frecuente e importante de trigo extranjero no cesará de hacer oscilar a la economía inglesa, aunque sólo sea en razón de los pagos inmediatos (y en dinero efectivo, dicen los corresponsales) que es menester efectuar para lograr la llegada rápida de los sacos de trigo o los barriles de harina.

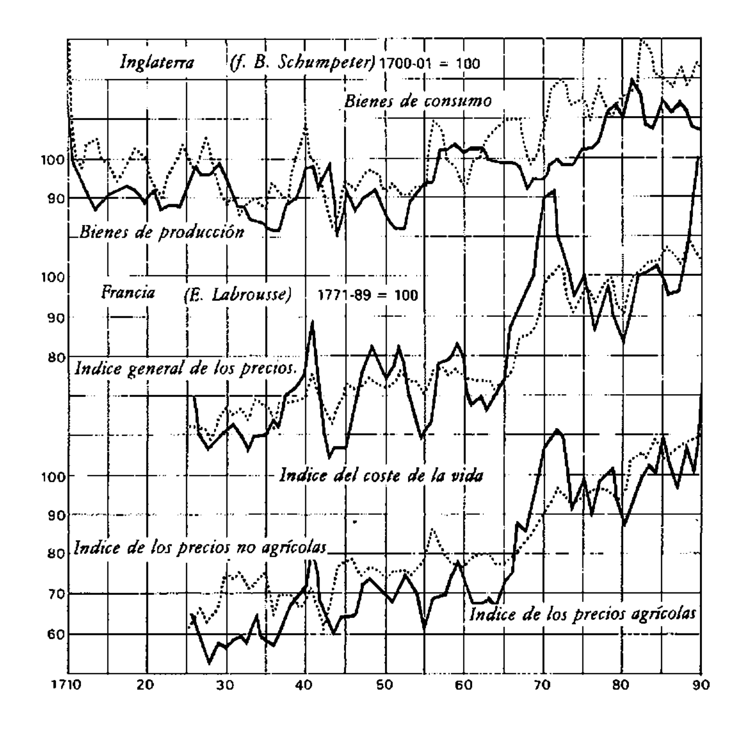
Otros factores de las *fluctuaciones* inglesas son los *trade cycles,* los ciclos comerciales: el comercio inglés tiene sus flujos ascendentes y luego descendentes que se tradu-

cen también en las bajas y alzas de la coyuntura. Y también los movimientos de la circulación monetaria, las piezas de plata y de oro, por una parte, y la masa de billetes de cualquier origen, por otra. La Bolsa de Londres (donde el «estado sensitivo» es la regla, y el temor un huésped más frecuente que la esperanza[259]) es un curioso sismógrafo que registra los movimientos múltiples de la coyuntura, pero que también tiene el poder diabólico de provocar terremotos él mismo, como en 1825-1826, en 1837 y en 1847. Cada diez años, en efecto, como era ya la regla aproximada durante el último tercio del siglo XVIII, hubo, en las últimas etapas de la vida económica, crisis de crédito[260], junto a crisis de tipo tradicional llamadas de Antiguo Régimen.

Tal es el sentido de las reflexiones de nuestros colegas ingleses. Para los historiadores franceses —si tienen razón o están equivocados es una cuestión que queda por discutir—, la coyuntura es una realidad en sí, aunque poco fácil de explicar. Pensamos, con Léon Dupriez y también con Wilhelm Abel, que los precios constituyen un conjunto. Dupriez incluso habla de una *estructura de los precios*. Están ligados, y si oscilan todos, es añadiendo sus variaciones particulares unos a otros. Y sobre todo, no son una «vibración» limitada a *una* economía nacional, por importante que ésta sea. Inglaterra no está sola en la determinación de sus precios, ni de los flujos ascendentes y descendentes de su comercio, ni siquiera de su circulación monetaria; las otras economías del mundo, y del mundo entero, la ayudan en eso, y todas van casi al mismo paso. Es lo que más nos ha asombrado a nosotros, los historiadores, desde el comienzo de nuestras investigaciones. Leed a este respecto las páginas decisivas y reveladoras de René Baehrel, páginas que rezuman sorpresa.

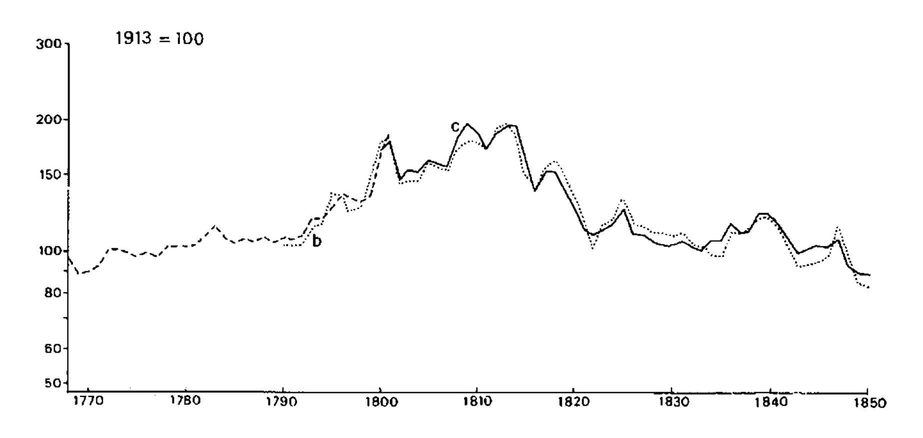
La coyuntura que levanta, detiene o deprime los precios ingleses no es, por ende, el tiempo propio de Inglaterra, sino «el tiempo del mundo». Que este tiempo se forme en parte en Inglaterra, que Londres hasta sea su epicentro esencial, es probable, casi cierto, pero el mundo actúa sobre la coyuntura y la deforma, pues no es la propiedad exclusiva de la isla. Las consecuencias son evidentes: la zona de resonancia de los precios es el conjunto de la economía-mundo cuyo centro ocupa Inglaterra. La coyuntura en Inglaterra es, pues, en parte exógena, y lo que ocurre fuera de Inglaterra, particularmente en una Europa cercana, se refleja en la historia inglesa. Europa e Inglaterra están envueltas por la misma coyuntura, lo que no quiere decir que estén exactamente en el mismo caso. Por el contrario, al hablar del papel de la *crisis* coyuntural en la economía general, he subrayado que no golpea, no puede golpear, de la misma manera a los débiles y a los fuertes (por ejemplo, a Italia y a Holanda en el siglo XVII), que da origen a una redistribución de las tareas y de las relaciones económicas internacionales, reforzando finalmente el dinamismo de los más fuertes y acentuando el retraso de los debilitados. Por ello no estoy de acuerdo con el argumento que utiliza P. Mathias[261] para negar la importancia, de 1873 a 1896, de una rama descendente de un Kondratieff y su responsabilidad en la *Great Depression* que golpea a Inglaterra en esos mismos años. Si las tasas de crecimiento en Alemania y los Estados Unidos, arguye, cayeron en el curso de ese período, también es cierto que la suerte de Alemania, de Estados Unidos y de Inglaterra fue muy diferente, que hubo un retroceso relativo de las Islas Británicas, con una disminución de su peso en la economía mundial. Sin duda. Ya se perfila lo que será patente durante la crisis de 1929. Pero es un hecho que hubo desaceleración del crecimiento *a la vez* en Alemania, en Estados Unidos, en Inglaterra, y también en Francia. Y es este movimiento armonizado de las *curvas,* no de los niveles, lo que es casi innegable, aunque, ciertamente, sorprendente.

Lo que es evidente en el siglo XIX, y aún más evidente en nuestro mundo de hoy —a saber, una coyuntura que resulta ser similar en vastos espacios y golpea casi en todas partes al mismo tiempo— es ya evidente en el siglo XVIII, y aún antes. Es grande, pues, la tentación de comparar lo que pasa en Inglaterra, desde los años 1770-1780 has-



56. LOS PRECIOS EN INGLATERRA Y EN FRANCIA, 1710-1790

El interciclo de Labrousse, bien claro en las curvas francesas, ¿existe en las curvas inglesas?. (Tomado de G. Imbert, Des Mouvements de longue durée Kondratieff, *1959, p. 207.)*



57. MOVIMIENTOS A LARGO PLAZO DE LOS PRECIOS INGLESES

Sobre la línea tranquila de largo plazo, la «estabilidad» de la que habla Léon Dupriez puede discernirse sin mucho error de 1772 a 1793. Al interciclo de Francia corresponde a lo sumo el descansillo de los años 1780 a 1790. El Kodratieff comienza, como en Francia, hacia 1791, culmina en 1810-1812 (en Francia, hacia 1817) y alcanza su punto bajo en 1850-1851. Las tres líneas (la continua y las punteadas) corresponden a cálculos diferentes. (Tomado de P. Deane y W. A. Cole, British Economic Growth 1688-1959, *fuera de texto.)*

ta los años 1812-1817, con lo que pasa en Francia, donde disponemos del estudio exhaustivo de Ernest Labrousse. Sin embargo, no nos hagamos demasiadas ilusiones: la imagen francesa no es válida más allá del canal de La Mancha. Las curvas que se nos ofrecen son múltiples y no hablan obligatoriamente el mismo lenguaje. Si la coyuntura de los precios, de los salarios y de la producción se estudiase país por país siguiendo los mismos criterios, las coincidencias o las divergencias se afirmarían mejor y el problema de la semejanza o la desemejanza quedaría resuelto. No es éste el caso. Pero si se comparan las curvas de precios de los bienes de producción y de consumo inglesas con las francesas, se ve inmediatamente que las segundas son más agitadas, más dramáticas, que las primeras. Y quizás esto es normal: en el centro del mundo, el agua burbujea menos que en otras partes. En la curva de los precios ingleses tomada de P. Deane y A. Cole, se vacila en reconocer un interciclo de 1780 a 1792; se trata más bien de un rellano, de una «estabilidad», como dice L. Dupriez, para quien ese estancamiento habría comenzado en 1773. En cambio, la concordancia de las curvas es indudable en lo concerniente al Kondratieff que sigue: punto de partida, 1791; culminación, 1812; término del descenso, 1851.

Se llega a la conclusión de que la Revolución Industrial inglesa tuvo, de 1781 a 1815 (fechas aproximadas), dos movimientos, dos respiraciones, difícil la primera, fácil la segunda. En conjunto, es el ritmo respiratorio de Francia y del Continente Europeo: a la Francia desdichada, mortificada por Luis XVI, quien va a abrir las puertas a los tornados de la revolución política, corresponde una Inglaterra de Jorge III, perturbada también por una coyuntura desapacible. En Inglaterra, no habrá explosión política al fin de la adversidad, pero hay adversidad. Durante una decena de años se interrumpe el ascenso que hasta entonces había favorecido a la economía inglesa. No digamos que nada funciona ya, sino que nada funciona tan bien. Inglaterra, como Francia, paga el precio de los esfuerzos y los gastos fantásticos de la Guerra de América. Y la crisis que sigue complica todo, redistribuye las tareas y acusa las diferencias sectoriales. El comercio experimenta, tanto en Francia como en Inglaterra, un aumento espectacular, pero finalmente, tanto en un lado como en otro, las balanzas comerciales se desajustan, contra Inglaterra y contra Francia a la vez. Se intenta con vigor lograr la recuperación comercial, pero sólo se tiene éxito a medias. ¿Acaso no es la búsqueda de una seguridad el hecho de que, en 1786, se firme el Tratado de Eden, aproximación entre dos potencias hostiles y que se desafían mutuamente?

Generalmente, el resultado de una depresión anormalmente larga es efectuar una selección entre las empresas, favoreciendo a las que se adaptan y resisten, poniendo fin a las que demuestran ser demasiado débiles para sobrevivir. La suerte de Inglaterra es haber iniciado este trayecto difícil en el momento en que se multiplicaban en ella las innovaciones de la «segunda generación»: la *jenny* (1768), el hilado mecánico mediante la energía hidráulica (1769), la perforadora (1775), la máquina de vapor giratoria (1776-1781), la pudelación (1784), la primera trilladora utilizable (1786), el torno perfeccionado (1794). Es decir, una enorme inversión técnica, en vísperas de la recuperación.

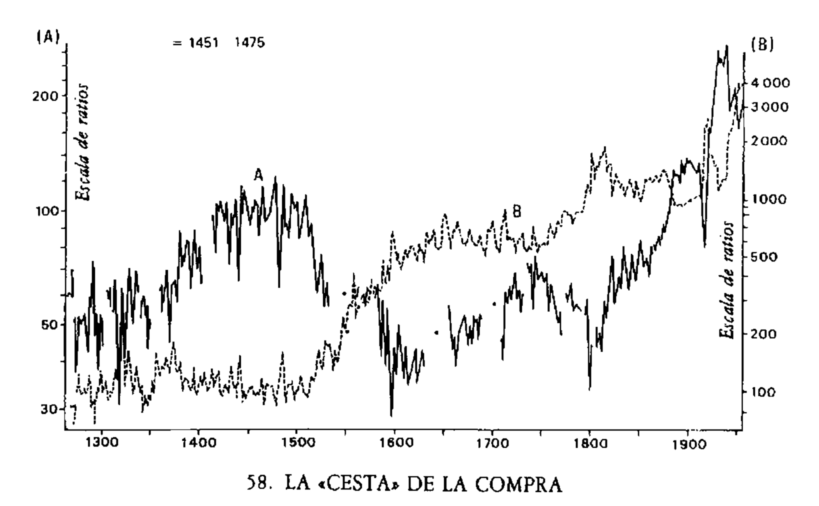
En 1791, el tiempo económico se vuelve nuevamente favorable: los precios suben, las actividades se hinchan, se dividen, la productividad gana en el reparto. La agricultura inglesa se beneficia de esto hasta Waterloo, y las explotaciones medias llegan a subsistir gracias a los precios favorables. Este tiempo propicio permite también el despilfarro insensato de las guerras revolucionarias e imperiales (para Inglaterra, mil millones de libras de gastos[262]). Pero como este tiempo no es propiedad exclusiva de Inglaterra, en el Continente también, aunque más lentamente, surge una industria moderna.

Sin embargo, la coyuntura al alza infló los precios en Inglaterra más rápidamente

que los salarios. Con el aumento demográfico, se produjo entonces una disminución del nivel de vida, de la renta *per capita* en precios corrientes, de 1770 a 1820[263]: en 1688, 9,1 libras esterlinas; en 1770, 19,1; en 1798, 15,4; en 1812, 14,2; en 1822, 17,5. Una prueba mejor nos la da la curva de Phelps Brown y Sheila Hopkins que concierne a los salarios de los albañiles ingleses, del siglo XIII al XIX. La reproducimos en la página siguiente, indicando los criterios según los cuales ha sido trazada. Esta curva es decisiva. Muestra, a lo largo de una distancia multisecular, la correlación regular entre los aumentos de los precios y los descensos de los salarios reales: los precios en alza determinan un avance de la producción y un aumento de la población —los fenómenos ligados uno al otro se condicionan—, pero siempre los salarios disminuyen; el progreso, en las condiciones del Antiguo Régimen, se hace en detrimento del nivel de vida de los trabajadores. Ahora bien, esta regla, que es el signo indeleble del Antiguo Régimen, destaca todavía, según los cálculos de P Brown y S. Hopkins, de 1760 a 1810-1820; los niveles de salarios más bajos se sitúan en las proximidades del decenio de 1800-1809, cuando la curva, que registra el conjunto de la coyuntura, se aproxima a las cúspides[264]. Que la situación de los salarios mejore después de 1820, cuando los precios descienden, no es más que la repetición de las reglas anteriores. El milagro y el cambio, en efecto, sólo se producirán con el comienzo de un nuevo ciclo Kondratieff, a partir de 1850 (otra fecha significativa, tanto para Inglaterra como para el Continente). Esta vez, los precios subirán y los salarios seguirán este movimiento: el crecimiento continuo entra en escena.

Llego, así, al corazón del debate que demasiados historiadores, más o menos conscientemente, han evitado con respecto al precio que pagó Inglaterra para pasar a la franca modernidad. Creo, con los historiadores que fueron los primeros en abordar la cuestión, que se produjo entonces un deterioro del bienestar material de las masas inglesas, una disminución de los salarios reales, tanto para los obreros de los campos como para los de las fábricas o los transportes... Creo de buena gana (a mi cuenta y riesgo, pues no soy un conocedor experto de este período) que la primera fase de la industrialización, de 1760 a 1815, fue aún más dura que la que siguió a Waterloo, aunque la agitación obrera y campesina haya sido más viva después de la victoria inglesa que antes, y más tenaz. Pero, ¿no es la agitación la prueba, si no de una buena salud, al menos de una salud mejor o suficiente? Es verdad, sin embargo (y es el precio *suplementario* del crecimiento industrial con respecto a las otras formas de crecimiento que lo habían precedido) que, de 1817 a 1850, el aumento de los salarios reales y de la renta *per capita* registrado por la curva de Brown y Hopkins fue en parte anulada, para las masas obreras, por los dramas de una urbanización demasiado rápida que acumuló los resultados catastróficos de un habitat miserable, de una alimentación malsana (y hasta en mal estado, por falta de transportes suficientes) y de un desarraigo social que separó a los individuos del apoyo familiar y de los recursos diversos de la comunidad aldeana. Pero, de 1780 a 1815, con la caída de los salarios reales (que había empezado, observémoslo, en 1760[265], es decir, con el vivo aumento de la producción y de la población que caracterizó a la segunda mitad del siglo XVIII, y no solamente con la Guerra Americana), la situación fue más dramática todavía, ciertamente.

«Dos generaciones fueron sacrificadas a la creación de una base industrial.» Esta conclusión de historiadores de hoy[266], apoyada en los comentarios de ingleses contemporáneos, no queda desmentida si se considera a la Inglaterra de esos años con los ojos del comandante, y más tarde maestre de campo, Pillet[267]. Herido y hecho prisionero en Portugal, en Cintra, en 1807, vivió en Inglaterra largos años hasta su liberación, y si bien no sentía por ella gran ternura (¿qué prisionero ha amado nunca a sus carceleros?), habla como testigo avisado, en modo alguno rencoroso, y que parece naturalmente llevado a la imparcialidad. Conservó el recuerdo de años muy duros para Ingla-



58. LA «CESTA» DE LA COMPRA

Este gráfico, como los de Abel y de Fourastié-Grandamy (supra, *I, p. 103), refleja el esfuerzo de los historiadores para discernir, en la dialéctica de precios y salarios, algo que se asemeje a una renta* per capita. *El albañil inglés cobra cierto salario y consume cierto número de productos esenciales. Un grupo de estos productos típicos (llamados a veces la «cesta de la compra») ha sido utilizado como indicador. La curva punteada es la evolución del precio de tal «cesta»; la curva en trazo continuo, la relación entre el salario cobrado y el precio contemporáneo de la cesta (el período 1451-1475, ha sido elegido como índice 100). Surge de la comparación de las dos curvas que todo período de precios estables o en disminución (1380-1510, 1630-1750) supone una mejora del consumo y del bienestar. Si los precios suben, se deteriora el nivel de vida. Así ocurrió de 1510 a 1630; y lo mismo de 1750 a 1820, en los umbrales de la Revolución Industrial. Luego, salarios reales y precios suben juntos. (Tomado de Phelps Brown y Sheila Hopkins, en:* Essays in Economic History, *editado por M. Carus-Wilson, II, pp. 183 y 186.)*

terra. «He visto a todas sus manufacturas sin trabajo —escribe—, a su pueblo acosado por el hambre y abrumado de impuestos, su papel moneda desacreditado...»[268]. En 1811, «como los manufactureros no podían pagar a sus obreros, les daban como salario los productos de su manufactura; y estos desdichados, para obtener pan, los vendían en el lugar mismo a dos tercios de su valor real»[269]. Otro testigo, Louis Simond, lúcido también y admirador de Inglaterra, observa en el mismo momento[270] que «el obrero ya no puede con su salario ordinario procurarse el pan, la carne y la vestimenta necesarios para su mantenimiento y el de su familia». En cuanto a los obreros agrícolas, «su salario se arrastra [...] penosamente detrás del aumento general de todas las cosas». En 1812, en Glasgow[271], observa que «los sueldos de los obreros del algodón [...] no son ahora más que un cuarto de lo que eran hace diecinueve años, aunque todo haya doblado su precio en el intervalo». Podemos dudar de las cifras, pero no del empobrecimiento denunciado.

Pero el comandante Pillet ve más lejos, me parece, en la medida en que, como militar, es consciente del enorme esfuerzo en armamentos que hace Inglaterra. Para alimentar a sus ejércitos, el gobierno inglés recluta soldados «en una proporción mucho más pavorosa que entre nuestra población»[272]. Es una carga aplastante mantener ejércitos que, en total, agrupan a más de 200.000 hombres (y la paga del soldado raso inglés es cuatro veces mayor que la del francés[273]), y mantener una enorme flota. De allí, quizás, la dureza inflexible con la que son tratados soldados y marinos, salidos de las clases más desdichadas de la sociedad, de «la escoria de la escoria»[274] A un hijo de buena familia que iba por mal camino y a quien los suyos compraban un grado de oficial, se decía: «Este habría sido ahorcado; sólo sirve para llevar el uniforme rojo»[275] El peor

proletariado de Inglaterra está allí, provisto de hombres por los verdaderos proletariados, obrero, campesino o vagabundo. ¿De quién es la culpa? Ni de la industrialización, ni del capitalismo en vías de trepar hasta las cumbres de la riqueza, ni siquiera de la guerra ni de la coyuntura que es una cubierta exterior, sino de todo eso a la vez.

Muchos historiadores no quieren contemplar de frente esta realidad dolorosa. Se niegan a admitirla. Uno dice que las mediciones del nivel de vida escapan a toda exactitud o certidumbre. Otro, que la situación de los obreros era peor, o por lo menos igual antes de las primeras victorias de la mecanización. Un tercero asegura que no cree que los precios hayan jamás bajado de 1790 a 1830. Pero, ¿de qué precios habla, de los precios nominales o de los precios reales? ¿Y las curvas no dicen claramente que los precios aumentaron y luego descendieron? ¿Y los salarios? Es evidente que el pueblo inglés pagó un alto precio por sus victorias, incluso por los progresos de su agricultura, que sólo enriqueció a una clase de granjeros, y seguramente más todavía por sus máquinas, por sus victorias técnicas, por su primacía mercantil, por la realeza de Londres, la fortuna de los industriales y la de los accionistas del Banco de Inglaterra; por todo eso, y no solamente por sus victorias militares, sus ejércitos, su flota y Waterloo. Es justo añadir que después de 1850, más tarde, el pueblo inglés entero (cualesquiera que fuesen sus desigualdades sociales) participó del triunfo mundial de Inglaterra. La suerte de los pueblos que se encuentran en el centro de una economía-mundo es ser, *relativamente,* los más ricos y los menos desdichados. De lo más alto a lo más bajo de la escala social, los holandeses del siglo XVII y los «americanos» de hoy gozaron o gozan de este privilegio, que fue el de los ingleses del siglo XIX.

Progreso material y nivel de vida

Apelando a la observación coyuntural, la Revolución Industrial inglesa, entre el siglo XVIII y el XIX, se aclara de manera bastante nueva. Es un observatorio más desde donde contemplar, alejándose un poco, el paisaje complicado de crecimientos. La Revolución Industrial es un conjunto de problemas difícilmente disociables, en el interior de un río que los lleva adelante y los desborda. Por su amplitud, también obliga a preguntarse por la historia general del mundo, por las verdaderas transformaciones y móviles del crecimiento, por los comienzos del crecimiento continuo (la fecha de 1850 parece más justificada que la de 1830-1832, propuesta a menudo como el término de la Revolución Industrial en su primera etapa). Asimismo, nos incita a reflexionar sobre el crecimiento europeo de larga duración, del que ha sido el momento más espectacular, entre un pasado durante mucho tiempo incierto y un presente que quizás vuelve a serlo.

Si se mide el crecimiento por sus dos variables, el PNB y la renta *per capita* (yo hasta preferiría decir: el PNB y el salario real del albañil de Brown y Hopkins), se puede afirmar, siguiendo a Wilhelm Abel[276], que las dos variables crecen al mismo tiempo en los siglos XII y XIII; éste sería ya el modelo del «crecimiento continuo». Después de 1350 y hasta 1450, el PNB, el volumen de la producción y la masa de la población disminuyen, pero el bienestar de los hombres aumenta: han sido liberados, en suma, de las tareas que les imponía el progreso, y se benefician de ello. Durante el siglo XVI, tan alabado (los especialistas en el siglo XVI son nacionalistas en lo que concierne a «su» siglo), y hasta 1620-1650, hubo un crecimiento de la población y de la producción —Europa se repuebla aceleradamente— pero el bienestar general no cesa de disminuir. No hay progreso si no se paga la cuenta, es la regla. Después de 1650, la «crisis del siglo XVII», ennegrecida por una historiografía concienzuda, hizo estragos hasta 1720,

1730 ó 1750. Y se produce el mismo fenómeno que en 1350: cierto bienestar mayor de los individuos se instala en el estancamiento del progreso. Es René Baenhrel[277] quien tiene razón. Luego, todo comienza de nuevo en el siglo XVIII: aumento de la «prosperidad», baja de los salarios reales.

Desde mediados del siglo XIX, que rompió el ritmo particular del crecimiento de Antiguo Régimen, al parecer hemos entrado en otra era: el *trend* secular es el de un ascenso simultáneo de la población, de los precios, del PNB y de los salarios, interrumpido solamente por los avatares de los ciclos cortos, como si el «crecimiento continuo» fuese una promesa para siempre.

Pero de 1850 a 1970 sólo han transcurrido ciento veinte años. ¿Se han borrado para siempre, en los Tiempos Modernos, las largas crisis del *trend* secular? Es difícil responder, porque, de hecho, el secreto y la razón de estos movimientos seculares, e incluso sus correlaciones simples, se nos escapan, y, con ellos, una parte notable de cualquier explicación histórica. De golpe, muchos historiadores, y no de los menores, se vuelven fácilmente irónicos en lo que concierne a esta historia cíclica, que se observaría, se constataría, pero no se explica. ¿Existe siquiera? ¿Puede creerse que la historia humana obedezca a ritmos de conjunto autoritarios, poco explicables según la lógica ordinaria? Yo lo creo, por mi parte, aunque el fenómeno nos deje tan perplejos como los ciclos climáticos, que hoy nos vemos obligados a admitir, con el apoyo de pruebas, aunque los eruditos no puedan pasar de las hipótesis en lo que respecta a su origen. Creo en esos movimientos de marea que marcan el ritmo de la historia material y económica del mundo, aunque los factores favorables o desfavorables que los engendran, fruto de una multitud de relaciones, permanezcan en el misterio. Creo tanto en ellos que, desde el comienzo de las dificultades mundiales por las que pasamos, desde 1972-1974, a menudo me he preguntado: ¿hemos entrado en la rama descendente de un Kondratieff? ¿O bien en un descenso más largo todavía, un descenso secular? Y, en este caso, los medios que se emplean hoy por hoy para superar la crisis, ¿no son la ilusión de las ilusiones? En efecto, todo trastorno secular es una crisis de estructura que sólo puede ser resuelta por demolición y reconstrucción estructurales.

Hace ya algunos años, al presentar estos mismos razonamientos en el curso de una conferencia, mi pronóstico de una crisis larga hizo sonreír a mis oyentes. Hacer tales pronósticos en nombre de la historia, en nombre de la existencia de un largo pasado de ciclos seculares que se comprueba pero no se explica, seguramente es muy arriesgado. Pero los economistas de hoy, armados de su experiencia actual, parecen, también ellos, reducidos a formular hipótesis. ¿No son tan poco capaces como nosotros de prever la *duración* y hasta de explicar la naturaleza de la crisis en la que nos sumergimos cada día más?

A MANERA DE CONCLUSION: REALIDADES HISTORICAS Y REALIDADES PRESENTES

He introducido, pues —lo que no ha sido una hazaña, pero ha planteado más de un problema—, la palabra *capitalismo*, con sus significaciones y sus ambigüedades, en el vasto campo de la primera modernidad del mundo. ¿He tenido razón en reservarle semejante acogida? ¿En hacer de él un modelo *esencial*, de uso multisecular? Un modelo, es decir, una especie de nave construida en tierra, y luego lanzada al mar. ¿Flota? ¿Navega? Entonces, la explicación que aporta puede ser válida.

El capitalismo, tal como lo he entendido, ha demostrado ser, a lo largo de esta obra, un buen «indicador». Seguirlo es abordar, de manera directa y útil, los problemas y realidades básicos: la larga duración; las divisiones de la vida económica; las economías-mundo; las fluctuaciones seculares y las otras; los conjuntos de jerarquías sociales mezcladas y mezclándose, por no decir la lucha de clases; o el papel insistente y diverso de las minorías dominantes; o incluso las revoluciones industriales... Por ello, ¿a qué dedicar estas últimas páginas si no a este personaje explosivo, a este lugar geométrico de todos los problemas y discusiones planteados en esta obra? No es posible mejor elección, seguramente. Pero, ¿vale la pena retomar, aunque sea en pocas palabras, nuestras pruebas, argumentos y ejemplos, lo que se ha dicho y debería estar ya probado? Las conclusiones clásicas que exponen de nuevo, imperturbablemente, lo esencial de una obra, como para cerrar bien la puerta, no convienen, creo, a un libro de historia que jamás está acabado, jamás se escribe de una vez por todas.

Al final de tan largo viaje, siento más bien la necesidad de abrir las puertas y las ventanas, de airear la casa y hasta de salir de ella. Después de construir, en el camino, una problemática que no debería valer solamente para la modernidad preindustrial (de lo contrario no llegaría a la historia profunda), quisiera hacer deslizar el modelo al marco y las aguas de otro período. Entonces, tanto como para cambiar de escenario, ¿por

qué no pasar al mundo actual, es decir, a realidades y experiencias que vemos con nuestros propios ojos y tocamos con nuestros propios dedos? Saldríamos del mundo encantado de la historia retrospectiva para llegar a los paisajes del presente, que no tenemos que reconstituir, pues se ofrecen a nuestra mirada, con toda su riqueza y su confusión.

Tal viaje no tendría nada de ilógico: ¿no es acaso el fin secreto de la historia, su motivación profunda, la explicación de la contemporaneidad[1]? Y la historia de hoy, en contacto con las diversas ciencias del hombre, ¿no se convierte poco a poco en una ciencia aproximativa, imperfecta como ellas, pero dispuesta a plantear preguntas tanto como a responderlas, a examinar el presente tanto como el pasado? Esto es lo que me ha estimulado a correr una aventura en mi opinión posible, útil y hasta placentera. Dejemos de lado, sin demasiados remordimientos, los riesgos de una comparación conducida sin preocuparnos excesivamente por el espantajo que es el sacrosanto anacronismo. Pienso que el tiempo presente puede ser, para nosotros que emergemos de una larga investigación a través del tiempo pasado, una buena tabla de orientación, hasta, si podemos arriesgarnos a usar la expresión, una tabla de verdad.

Naturalmente, no pretendo explicar el presente a la luz de la historia. Deseo solamente destacar en qué se convierten, en las aguas agitadas de hoy, las explicaciones y procedimientos de exposición que he utilizado. El modelo que he construido alrededor del capitalismo anterior del siglo XIX, ¿navega todavía hoy, resiste a contradicciones evidentes y violentas? Creo que lo actual no niega el ayer, sino que, por el contrario, lo aclara, y a la inversa; las analogías no faltan. Sin embargo, esta continuidad sólo concierne a Occidente, al mundo llamado libre, el cual no abarca al universo entero, como antes de 1917. Con las experiencias dramáticas llevadas a cabo por los países socialistas, el capitalismo ha desaparecido de una vasta parte de la Tierra. El mundo actual, pues, es a la vez continuidad y discontinuidad, y esta contradicción permanecerá en el horizonte de los problemas que recorreré sucesivamente: el capitalismo como estructura de larga duración; el capitalismo como sector del complejo social; el capitalismo en estado de sobrevivir (pero si desapareciese, ¿terminarían con él todas las desigualdades de nuestras sociedades?; tenemos derecho a dudarlo); finalmente, el capitalismo distinto de la economía de mercado, que es, para mí, el testimonio esencial de mi larga investigación.

La larga duración

He sostenido, en el curso de esta obra, que un capitalismo *en potencia* se perfila desde el alba de la gran historia, se desarrolla y se perpetúa durante siglos. Theodor Mommsen[2] tiene razón. Michael Rostovtzeff[3] tiene razón. Henri Pirenne[4] tiene razón. Con mucha antelación, hubo signos que anunciaron el capitalismo: el crecimiento de las ciudades y los intercambios, la aparición de un mercado del trabajo, la densidad de la sociedad, la difusión de la moneda, el incremento de la producción, el comercio lejano, si se quiere, el mercado internacional... Cuando la India, en el primer siglo de nuestra era, se adueña de la lejana Insulindia, o por lo menos, penetra en ella; cuando Roma tiene en su poder más que el Mediterráneo entero; cuando China, en el siglo IX, inventa el papel moneda; cuando Occidente, entre el siglo XI y XIII, reconquista el mar Interior; cuando, en el siglo XVI, se perfila un mercado del mundo, la «biografía del capital» ha comenzado, de una manera u otra... Muchos historiadores, más juiciosos, se niegan a remontarse más allá del siglo XVI, o aun, con preferencia, del XVIII, identificando de algún modo el capitalismo con el prodigioso estallido de la Revolución Industrial. Pero, aun en esta perspectiva «corta», están implicados tres o cinco siglos, y

por ende una estructura de larga duración, lo que no quiere decir una realidad absolutamente inmóvil. La larga duración es la sucesión de movimientos repetitivos, con variaciones y retornos, deterioros, acondicionamientos y estancamiento; los sociólogos hablan de *estructuraciones, desestructuraciones y reestructuraciones*... A veces, también, raramente, se producen grandes rupturas. La Revolución Industrial es una de ellas, seguramente. Pero sostengo, con razón o sin ella, que a través de esta gran mutación el capitalismo siguió siendo, en lo esencial, semejante a sí mismo. ¿Acaso no es la regla, para él y por su naturaleza, mantenerse por el cambio mismo? Se nutre de él, dispuesto a aumentar o disminuir el grosor de su destino según las dimensiones de esta especie de cubierta que, como hemos reconocido, limita en cada época las posibilidades de la economía de los hombres, donde quiera que se sitúe.

El error sería concebir el capitalismo como un desarrollo por fases o saltos sucesivos: capitalismo mercantil, capitalismo industrial, capitalismo financiero... Y, claro está, con un progreso continuo de una fase a otra; el «verdadero» capitalismo comenzaría tarde, al apoderarse de la producción. Antes de él, sólo habría que hablar de capitalismo mercantil, hasta de precapitalismo. De hecho, hemos visto que los grandes «mercaderes» de antaño no estaban nunca especializados, que practicaban de forma indiferente, simultánea o sucesivamente, el comercio, la banca, las finanzas, la especulación bursátil, la producción «industrial», la del *Verlagssystem,* o, más raramente, la manufactura... El abanico comercial, industrial y bancario, es decir, la coexistencia de varias formas de capitalismo, se despliega ya en Florencia en el siglo XIII, en Amsterdam en el XVII, en Londres desde antes del XVIII. A comienzos del siglo XIX, el maquinismo hizo, sin duda, de la producción industrial un sector de grandes beneficios, por lo cual el capitalismo se incorporó masivamente a ella. Pero no quedará confinado allí. En Inglaterra, cuando los beneficios al principio fantásticos del *boom* del algodón caen, a causa de la competencia, al 2 o el 3%, los capitales acumulados se vuelcan en otras industrias, las del acero y los ferrocarriles; más aún, se produce una vuelta al capitalismo financiero, a la banca, la especulación bursátil, más activa que nunca, al gran comercio internacional, a los beneficios de la explotación colonial, a los empréstitos de Estado, etcétera. Y, una vez más, sin especialización: los Wendel, en Francia, son propietarios de siderurgias, banqueros, pañeros en los Vosgos y proveedores de equipos militares para la expedición de Argel, en 1830[5]

Por otra parte, pese a todo lo que se haya podido decir del capitalismo liberal y competitivo de los siglos XIX y XX, el monopolio no ha perdido sus derechos. Solamente ha tomado otras formas, toda una serie de formas diferentes, desde los *trusts* y los *holdings* hasta las famosas multinacionales americanas que, en los años 60, han triplicado el número de sus filiales en el extranjero. En 1973, 187 de ellas, instaladas en cinco países extranjeros al menos, realizaban, «no solamente las tres cuartas partes de las inversiones americanas en el extranjero, si no también la mitad de las exportaciones de los Estados Unidos y un tercio de las ventas totales de bienes manufacturados en el mercado americano». Acusadas de hacer perder empleos a los trabajadores de su país al crear industrias en el extranjero, de contribuir al déficit de la balanza de pagos y de desempeñar un papel desastroso en la especulación monetaria internacional, incluida la especulación contra el dólar, fueron durante varios años objeto de investigaciones en el Senado americano —pero han resultado afectadas por ellas. También operan en cualquier ámbito: en el industrial, ciertamente (al invertir en los países de bajos salarios); en el financiero, obligatoriamente, dado el peso de sus fondos disponibles a corto plazo («más del doble de las reservas de los bancos centrales y de las instituciones monetarias internacionales», de modo que un movimiento del 2% de su dinero líquido puede bastar para provocar, en cualquier lugar, una crisis monetaria aguda, según la opinión de la misma comisión del Senado americano); pero también en el comercial: en

defensa de las multinacionales, en efecto, se decía, en 1971, que eran responsables de la mayoría de las exportaciones de Estados Unidos (62%), mientras que sólo efectuaban el 34% de su producción[6].

En resumen, el principal privilegio del capitalismo, hoy como antaño, sigue siendo la libertad de *elegir*, un privilegio que obedece, al mismo tiempo, a su posición social dominante, al peso de sus capitales, de su capacidad de préstamo, a su red de información, y no menos a esos lazos que, entre los miembros de una minoría poderosa, por dividida que esté a causa del juego de la competencia, crean una serie de reglas y de complicidades. Sin duda, su campo de acción se ha ampliado mucho, puesto que todos los sectores de la economía son buenos para él, aunque en particular hayan penetrado ampliamente en la producción. Pero, finalmente, así como antaño no se adueñaba de toda la economía mercantil, hoy deja fuera de su ámbito importantes volúmenes de actividades, las abandona a una economía de mercado que funciona por sí sola, a la iniciativa de las pequeñas empresas, al empeño artesanal y obrero, a la habilidad de las pequeñas gentes. Se acantona, tiene sus cotos reservados de caza: la gran especulación inmobiliaria y bursátil, la gran banca, la gran producción industrial, a la que su peso y su organización dejan una gran libertad en la fijación de los precios, y el comercio internacional; a veces, pero en casos particulares solamente, la producción agrícola o incluso los transportes, por ejemplo, las compañías de navegación, que escapan, gracias a pabellones de favor, a todo impuesto y que han permitido formar fortunas fantásticas. Y, puesto que puede elegir, el capitalismo tiene la capacidad, en todo momento, de cambiar de dirección: es el secreto de su vitalidad.

Claro está que sus facultades de adaptación, su agilidad, su fuerza repetitiva no ponen al capitalismo al abrigo de todos los riesgos. En las grandes crisis, muchos capitalistas sucumben, pero otros sobreviven, y otros se asientan. Y a menudo las soluciones nuevas se crean fuera de ellos, pues la innovación viene más de una vez de la base. Pero vuelven casi automáticamente a las manos de los poseedores de capitales. Y, finalmente, surge un capitalismo renovado, a menudo reforzado, tan fogoso y eficaz como el precedente. El vizconde de Avenel se asombra y, en el fondo, se regocija de que la riqueza, con el tiempo, pase de unas manos a otras, de manera que, en una misma propiedad territorial, se suceden «razas» diferentes de propietarios[7]. Tiene razón, pero estas sucesiones, a fin de cuentas, no suprimen la riqueza individual ni la propiedad individual. Es lo que ocurre con el capitalismo: al cambiar todo, se sucede infinitamente a sí mismo. Recordemos, al respecto, lo que Henry Hope, importantísimo hombre de negocios de Amsterdam, decía del comercio en 1784, después de la cuarta guerra anglo-holandesa: «está enfermo frecuentemente, pero no muere nunca»[8].

La sociedad envuelve todo

El peor de los errores consiste en sostener todavía que el capitalismo es un «sistema económico» sin más, cuando vive del orden social; cuando es, adversario o cómplice, igual (o casi) al Estado, personaje molesto, si los hay, y ello desde siempre; cuando aprovecha también todo el apoyo que la cultura aporta a la solidez del edificio social, pues la cultura, desigualmente repartida, atravesada por corrientes contradictorias, da pase a todo, a fin de cuentas, lo mejor de sí misma en apoyo del orden establecido; cuando tiene a las clases dominantes, las cuales, al defenderlo, se defienden a sí mismas.

De estas diversas jerarquías sociales —las del dinero, las del Estado, las de la cultura— que se enfrentan y sostienen, por lo demás, ¿cuál desempeña los principales pa-

peles? Se responderá, como hemos ya respondido: según las ocasiones, una u otra.

Los hombres de negocios dicen de buena gana que la política desempeña en la actualidad ese primer papel, que el poder del Estado es tal que ni la banca ni el gran capital industrial cuentan con respecto a él. Y, sin duda, hay comentaristas serios que hablan del Estado mastodonte, del Estado que lo aplasta todo y quita sus iniciativas al sector privado, a la libertad benéfica del «innovador». Sería necesario obligar a este mastodonte a volver a su antro. Pero también puede leerse lo contrario, a saber, que la economía y el capital lo invaden todo, aplastan las libertades de los individuos. En realidad, no nos engañemos, Estado y Capital, o al menos cierto capital, el de las grandes empresas y monopolios, se llevan bien, hoy como antaño, y este último, ante nuestros ojos, sale adelante bastante bien. Ha dejado al Estado, como antaño, las tareas poco remuneradoras o demasiado costosas: la infraestructura de las rutas, las comunicaciones, el ejército, las cargas prodigiosas de la enseñanza y la investigación. Le ha dejado también el cuidado de la higiene pública y una buena parte del peso de la Seguridad Social. Sobre todo, vive sin vergüenza de los favores, exenciones, ayudas y liberalidades del Estado, máquina de recaudar enormes flujos de dinero que llegan hasta ella y que redistribuye, máquina de gastar más de lo que recibe y, por ende, de pedir prestado. El Capital no está nunca muy lejos del resurgimiento en la superficie de este río subterráneo. «Contrariamente al mito de una vocación de empresa que caracterizaría al sector privado y hallaría un obstáculo para su dinamismo en la acción gubernamental, el capitalismo tardío [el de hoy, también llamado el «capitalismo maduro»] encuentra en la gama de las acciones particulares del Estado el medio de asegurar la supervivencia del sistema entero», es decir, del sistema llamado capitalista. Tomo esta reflexión de un economista italiano, Federico Caffè[9], quien destaca las obras bastante concordantes de G. Offe[10] sobre la Alemania actual y de J. O'Connor[11] sobre los Estados Unidos de 1977 Finalmente, gracias a sus buenas relaciones, a su simbiosis, con el Estado, distribuidor de ventajas fiscales (para activar la sacrosanta inversión), de encargos suntuosos, de medidas que le abren mejor los mercados exteriores, el «capitalismo monopolista» (opuesto por J. O'Connor al «sector competidor») prospera. De manera que, afirma O'Connor, «el crecimiento del sector del Estado [incluido el del Estado Providencia] es indispensable para la expansión de la industria privada, en particular de las industrias monopolistas». Entre «el poder económico y el poder político, formalmente separados, existe una red estrecha de relaciones informales»[12]. Sin duda. Pero el entendimiento entre el Capital y el Estado no data de hoy. Atraviesa los siglos de la modernidad, hasta el punto de que, cada vez que el Estado da un traspiés —el Estado castellano en 1557, el Estado monárquico en Francia en 1558— se ve al capitalismo acusar el golpe.

Con la cultura, las relaciones del capitalismo son todavía más ambiguas, porque presentan muchos contrastes: la cultura es, al mismo tiempo, apoyo y contradicción, tradición y contestación. Es verdad que la contestación se agota a menudo, después de sus explosiones más vivas. Las protestas, en la Alemania de Lutero, contra los monopolios de las grandes firmas de los Fugger, Welser y otros, fracasaron. Casi siempre la cultura vuelve a ser protección del orden vigente, y el capitalismo obtiene de ella una parte de su seguridad.

Se nos dice, todavía hoy, que el capitalismo es, si no el mejor, al menos el menos malo de los regímenes, que es más eficaz que el sistema socialista aun sin tocar la propiedad, y que favorece la iniciativa individual (¡gloria al innovador de Schumpeter!). Los argumentos en su favor se dispersan como un tiro de artillería sobre una vasta zona, aun lejos del objetivo, al menos en apariencia. Así, como el dinero es una estructura evidentemente injusta, cualquier tesis a favor de la desigualdad social lleva agua a su molino. En 1920, Keynes[13] se pronunció incondicionalmente por «la desigualdad

en el reparto de las riquezas», que en su opinión es el mejor medio de aumentar la acumulación de capitales indispensables para la vivacidad de la vida económica. «Las desigualdades de todo orden son fenómenos naturales, ¿para qué negarlos?», se acaba de escribir en *Le Monde*[14] (11 de agosto de 1979).

En estas discusiones, todo puede convertirse en un arma, tanto el recurso a Fustel de Coulanges o a Georges Dumézil, que no pueden remediarlo, como a Konrad Lorenz[15], o a algún anatema contra Michelet, acusación lanzada contra el campo de los liberales. Se invoca la naturaleza del hombre, que no podría cambiar; por ende, tampoco la sociedad puede cambiarse; siempre ha sido injusta, jerarquizada y desigual. La historia viene, así, al rescate. Ni siquiera el viejo mito de la «mano invisible», del mercado que regula todo por sí solo, mejor de lo que podría hacerlo ninguna voluntad humana, ha muerto. Enseña que «servir al interés individual es servir al interés general»; entonces, «¡dejad hacer, y que gane el mejor!». América se ha embriagado con el eslogan del *self made man*, el que construye solo su propia fortuna, honor y ejemplo para toda una nación. Tales éxitos no faltan, sin duda, en América ni en otras partes, pero, aparte de que la honestidad no siempre es su fuerte, son menos frecuentes de lo que se pretende. Sigmund Diamond[16] incluso se ha divertido descubriendo, en los Estados Unidos, la manera cómo pretendidos *self made man* ocultaban el trampolín que les habían brindado fortunas familiares formadas en varias generaciones, al igual que las fortunas «burguesas» de Europa desde el siglo XV.

Lo que ha desaparecido, sin embargo, es la euforia y la buena conciencia capitalista de principios del siglo XIX, y ese lenguaje defensivo es, en parte, la respuesta a los ataques vehementes del socialismo en ascenso, un poco como, en el siglo XVI, la Contrarreforma respondió a la Reforma. Lógicamente, ataques y respuestas se suceden. Y como todo está relacionado, la crisis agudizada de nuestras economías y sociedades actuales implica crisis profundas de las culturas. Ahí está la experiencia de 1968 para instruirnos. Herbert Marcuse[17], convertido sin quererlo en el papa de esta revolución, tiene derecho a decir (23 de marzo de 1979) que «es estúpido hablar de 1968 como de una derrota». Sacudió el edificio social, quebró costumbres, coacciones, incluso resignaciones; el tejido social y familiar quedó suficientemente desgarrado como para que se hayan creado nuevos géneros de vida, y en todos los estratos de la sociedad. Es por ello por lo que se trató de una auténtica revolución cultural. Desde entonces, el capitalismo, en el corazón de la sociedad abofeteada, se halla en posición menos buena que antaño, atacado, no solamente por los socialistas y marxistas ortodoxos, sino también por grupos nuevos que rechazan, además, el poder en todas sus formas: ¡abajo el Estado!

Pero el tiempo pasa; una decena de años no es nada para la historia lenta de las sociedades, y mucho para la vida de los individuos. He ahí a los actores de 1968 recuperados por una sociedad paciente, a la que su lentitud da una prodigiosa fuerza de resistencia y de absorción. Inercia es lo que menos le falta. No se trata, pues, de un fracaso, seguramente; mas para considerarlo un éxito claro, hay que considerar las cosas más de cerca. Además, los éxitos claros, las rupturas claras, ¿existen en materia cultural? El Renacimiento y la Reforma se presentan como dos magníficas revoluciones culturales, y de gran aliento, que estallaron golpe tras golpe. Ya era una operación explosiva, en la civilización cristiana, volver a introducir a Roma y Grecia, y desgarrar el hábito sin costura de la Iglesia era otra, peor aún. Ahora bien, todo se calma finalmente, se incorpora a los órdenes existentes, y las heridas se curan. El Renacimiento desemboca en el *Príncipe* de Maquiavelo y en la Contrarreforma. La Reforma libera a una nueva Europa dominante, capitalista en grado superlativo; en Alemania, desemboca en la casta de los príncipes territoriales, un triste resultado. Cuando la Guerra de los Campesinos (1525), ¿no traicionó Lutero la causa de los rebeldes?

¿Sobrevivirá el capitalismo?

Boris Porchnev[18] me reprochaba amigablemente, hace algunos años, así como a los otros historiadores «burgueses» (entiéndase por esto, de Occidente), hablar mucho de los orígenes y los primeros desarrollos del capitalismo sin preocuparnos por su fin. Tengo, al menos, alguna excusa. Limitándome a los primeros tiempos modernos, no es culpa mía si el capitalismo, a fines del siglo XVIII, está en pleno avance. Por otra parte, si bien atraviesa hoy, en Occidente, crisis y peripecias, no creo que se trate del «hombre enfermo» a punto de expirar. Ciertamente, ya no despierta la admiración que el mismo Marx no podía por menos de experimentar a su respecto; ya no se ve en él, como pensaban Max Weber o Werner Sombart, la última etapa que remata una evolución. Pero esto no quiere decir que el sistema que lo sustituye, en una evolución sin tropiezos, no se le asemeje como un hermano.

Pienso, en efecto, a riesgo de equivocarme totalmente, que el capitalismo no puede desplomarse por sí solo, por un deterioro «endógeno»; para tal desmoronamiento, sería necesario un choque exterior de extrema violencia y una solución de reemplazo creíble. El peso gigantesco de una sociedad y la resistencia de una minoría dominante en alerta continua, cuyas solidaridades son hoy mundiales, no se conmueven fácilmente con discursos y programas ideológicos o triunfos electorales momentáneos. Todas las victorias socialistas, en el mundo entero, se han beneficiado de un choque exterior y de violencias ejemplares: la Revolución Rusa de 1917, los regímenes de Europa del Este en 1945, el desenlace de la Revolución China en 1947, el triunfo de la guerrilla cubana en 1959 o la liberación de Vietnam en 1976. También estos movimientos se apoyaban en una confianza total en el porvenir socialista, hoy más incierto.

Nadie negará, sin duda, que la crisis actual, iniciada en el decenio de 1970-1979, amenaza al capitalismo. Su gravedad es mayor que la de 1929, y probablemente se hundirán empresas de primera magnitud. Pero el capitalismo, como sistema, tiene todas las probabilidades de sobrevivirle. *Económicamente* hablando (no digo *ideológicamente*), hasta puede salir reforzado.

Hemos visto, en efecto, cuál ha sido, de ordinario, el papel de las crisis en la Europa preindustrial: hacer desaparecer a los pequeños (pequeños en la escala capitalista), las empresas frágiles creadas en el momento de la euforia económica, o, por el contrario, las empresas anticuadas, y por lo tanto aliviar la competencia, no reforzada, y concentrar lo esencial de las actividades económicas en unas pocas manos. Desde este punto de vista, nada ha cambiado hoy. Tanto al nivel nacional como a nivel internacional, se vuelven a repartir las cartas, «nuevo reparto», pero en beneficio de los más fuertes; estoy de acuerdo con Herbert Marcuse[19], quien afirmaba en un debate reciente con Jacques Ellenstein que «las crisis son esenciales para el desarrollo del capitalismo, [que] la inflación, el paro, etcétera, favorecen [hoy] la centralización y la concentración del capitalismo. Constituye el comienzo de una nueva fase de desarrollo, pero no es en modo alguno la crisis final del capitalismo». Centralización y concentración son, en efecto, los constructores y los demoledores silenciosos de las arquitecturas sociales y económicas. Ya en 1968, el presidente de la Fiat, Giovanni Agnelli, pronosticaba: «dentro de veinte años, no habrá quizás más que seis o siete marcas de automóviles en el mundo». Y hoy, nueve grupos solamente se reparten el 80% de la producción mundial. Las crisis seculares (y la crisis actual, como ya he dicho, me parece una de ellas) castigan una discordancia creciente entre las estructuras de la producción, la demanda, el beneficio, el empleo, etcétera. Se producen averías y, en el reajuste que se impone, ciertas actividades se debilitan o desaparecen. Pero al mismo tiempo se perfilan nuevas líneas de beneficio, para provecho de los sobrevivientes.

Las grandes crisis favorecen, por añadidura, un nuevo reparto a escala internacional. También aquí los más débiles se debilitan aún más y los más fuertes se refuerzan, aunque a veces la hegemonía mundial cambie de mano y de lugar geográfico. El mundo se ha modificado profundamente, y de diversas maneras, durante los últimos decenios: se produjo un deslizamiento de la economía americana hacia el sur y el oeste de los Estados Unidos (fenómeno que ha tenido influencia, entre muchos otros, en la decadencia de Nueva York). Hasta tal punto que Jacques Attali[20] cree poder hablar (1979) de un «desplazamiento del centro del mundo del Atlántico al Pacífico», con una especie de eje económico Estados Unidos-Japón. Se produjo también la fractura del Tercer Mundo, con la riqueza nueva de los productores de petróleo, y la miseria y las dificultades crecientes del resto de los países subdesarrollados. Pero se produjo también, conducida en gran medida desde fuera (por sociedades occidentales, y más aún por multinacionales), la industrialización de estos países rezagados, antaño limitados al papel de proveedores de materias primas. En resumen, el capitalismo debe revisar su política en una gran parte del mundo que la economía-mundo de Occidente domina desde hace mucho tiempo. Estas regiones explotables, de bajo nivel de vida, son la inmensa América Latina, Africa —presuntamente liberada— y también la India... La India que, sin duda, acaba de franquear una etapa decisiva, ya que, habituada a las amenazas del hambre (la de 1943 tuvo como consecuencia 3 ó 4 millones de muertos en Bengala), ha realizado tales progresos agrícolas que, con ayuda de dos o tres buenas cosechas, en 1978, por primera vez, ha tenido un tan gran excedente que, probablemente, la obliguen a exportar trigo por dificultades inesperadas e insolubles de almacenamiento. Sin embargo, no estamos todavía en el viraje decisivo que haría de la masa de los campesinos indios, compradores de productos manufacturados *made in India*; ¡la miseria sigue siendo general y la población aumenta en 13 millones cada año[21]! En consecuencia, frente al nuevo Tercer Mundo, podemos estar seguros de que, por un tiempo todavía, el capitalismo sabrá reorganizar las formas de su dominación, o elegir otras; y utilizar, una vez más, la fuerza temible del pasado, la de las posiciones adquiridas.

«La tradición y las generaciones anteriores —escribía Marx— pesan como una pesadilla en el cerebro de los vivos», pero también, y no menos, diremos nosotros, en la existencia de esos seres vivos. Jean Paul Sartre puede soñar con una sociedad donde la desigualdad desaparezca, donde no habría ya dominación de un hombre sobre otro. Pero ninguna sociedad del mundo actual ha renunciado todavía a la tradición y al uso del privilegio. Para obtener esa renuncia, sería necesario derribar todas las jerarquías sociales, y no solamente las del dinero, ni solamente las del Estado, ni solamente los privilegios sociales, sino también el peso desmesurado del pasado y de la cultura. El ejemplo de los países socialistas prueba que la desaparición de una sola jerarquía —la económica— plantea montañas de dificultades y no basta para establecer la igualdad, la libertad, ni siquiera la abundancia. Una revolución lúcida —pero, ¿puede haberla?, y si la hubiese, las circunstancias, siempre tan pesadas, ¿le permitirían conservar por mucho tiempo semejante privilegio?—, tal revolución, hallaría muchas dificultades para demoler todo lo que es necesario demoler y conservar lo que importase conservar: una libertad básica, una cultura independiente, una economía de mercado sin artimañas, más un poco de fraternidad. Es mucho pedir. Tanto más cuanto que, cada vez que se cuestiona el capitalismo, es siempre en un período de dificultades económicas, cuando una gran reforma de estructuras, siempre difícil y traumatizante, tendría necesidad de la abundancia y hasta de la superabundancia. Y la marea demográfica actual, de avances exponenciales, tampoco es apropiada para facilitar el reparto equitativo de los excedentes.

Como conclusión, definitiva: el capitalismo frente a la economía de mercado

Finalmente, es en el plano político, ante todo, donde adquiere su plena significación la distinción, para mí indudable, entre el capitalismo en sus diversas formas y la «economía de mercado».

El gran ascenso capitalista del siglo pasado ha sido descrito, sin duda, incluso por Marx, y por Lenin, como eminentemente, saludablemente, competitivo. ¿Es esto efecto de ilusiones, de herencias, de errores antiguos de juicio? En el siglo XVIII, frente a los privilegios gratuitos de una nobleza de «ociosos», los privilegios comerciales parecían el justo precio del trabajo; en el siglo XIX, después de la era de las grandes compañías de monopolio de Estado como las Compañías de Indias, la simple libertad comercial pudo parecer sinónima de verdadera competencia. Por otra parte, la producción industrial (que no es, sin embargo, más que *un* sector del capitalismo) estaba a menudo en manos de pequeñas empresas, sometidas en gran medida a la competencia, como todavía hoy. De ahí la imagen clásica del empresario, servidor del orden público, que atraviesa todo el siglo XIX, al mismo tiempo que se celebran las virtudes del libre cambio y del *laissez-faire*.

Lo asombroso es que tales imágenes estén todavía presentes en el lenguaje político, periodístico, en la divulgación y la enseñanza de la economía, cuando la duda se ha introducido en las discusiones de los especialistas, y esto incluso antes de 1929. Keynes, por su parte, hablaba de competencia imperfecta; los economistas contemporáneos van más lejos: para ellos, hay los precios del mercado y los precios de los monopolios, es decir, un sector monopolista y un «sector competitivo», o sea dos niveles. La doble imagen se halla tanto en J. O'Connor como en Galbraith[22]. Entonces, ¿es un error llamar *economía de mercado* a lo que algunos denominan hoy *sector competitivo*? En la cumbre están los monopolios, y por debajo la competencia reservada a empresas pequeñas y medianas.

La distinción todavía no es corriente en nuestras discusiones, es verdad, pero se difunde poco a poco el hábito, cuando se habla de capitalismo, de aludir a los niveles superiores. El capitalismo es, cada vez más, un *superlativo*. Así, en Francia, ¿contra quién se eleva la vindicta pública? Contra los *trusts*, contra las multinacionales; es apuntar alto, y con razón. La tienda en la que compro el periódico no es un ejemplo de capitalismo; solamente lo es la cadena, cuando la hay, de la que depende la modesta tienda. Tampoco los talleres de artesanía y las pequeñas empresas independientes, a los que se llama en Francia los 49, porque no quieren, por las consecuencias sindicales y fiscales, llegar al número fatídico de 50 empleados. Estas pequeñas empresas, estas unidades minúsculas, forman legión. Pero se divisan en grandes cantidades en conflictos de envergadura que lanzan una clara luz sobre ellas y sobre el problema que nos preocupa.

Así, durante los dos últimos decenios que precedieron en Nueva York a la crisis de los años setenta, la ciudad, por entonces la *primera ciudad industrial del mundo*, vio declinar unas tras otras las empresas minúsculas, a menudo con menos de veinte participantes, que eran su sustancia industrial y comercial: el enorme sector de la confección, centenares de imprentas, múltiples industrias de productos alimenticios, un un buen número de pequeños promotores de la construcción, etcétera. Es decir, en resumen, un mundo verdaderamente «competitivo» donde las unidades chocaban, y se apoyaban también unas a otras. La desorganización de Nueva York fue el resultado del despojo de estos millares de empresas que permitían, ayer, hallar en la ciudad, fabricado en el lugar, almacenado en el lugar, todo lo que el consumidor podía desear. Las

grandes empresas han sustituido y destruido este universo, en beneficio de grandes unidades de producción situadas fuera de la ciudad. El pan que fabricaba allí una vieja empresa para las escuelas de Nueva York viene hoy de Nueva Jersey[23]...

He ahí, pues, un buen ejemplo, en el corazón del país más «avanzado» del mundo, de lo que puede ser una economía competitiva, anticuada, sin duda, con efectivos minúsculos y una administración personalizada. Acaba de desaparecer, dejando en Nueva York, abandonada, un vacío irremplazable. Pero hay universos de este tipo que siguen viviendo ante nuestros ojos. Prato, gran centro textil próximo a Florencia, es el mejor ejemplo que conozco, un verdadero polípero de empresas muy pequeñas, vivaces, con una mano de obra apta para todas las tareas y todos los cambios necesarios, listos para seguir las corrientes de la moda y de la coyuntura, con viejas prácticas que recuerdan a veces una especie de *Verlagssystem*. Las grandes firmas de textiles, en Italia, sufren la regresión actual, mientras que Prato todavía conoce el pleno empleo.

Pero no es mi propósito multiplicar los ejemplos. Solamente quiero señalar que hay un margen inferior, más o menos denso, de la economía; llamadlo como queráis, pero existe y está hecho de unidades independientes. No digáis, pues, con demasiada ligereza, que el capitalismo es el conjunto de lo social, que envuelve a nuestras sociedades enteras. El pequeño taller de Prato, como alguna imprenta hoy en bancarrota de Nueva York, no debe situarse en la categoría del verdadero capitalismo. No es justo, ni en el plano social ni en el plano de la administración económica.

Finalmente, es necesario añadir que el sector competitivo no se apodera de todo lo que el capitalismo de las alturas deja de lado, o incluso abandona. Hay todavía hoy, como en el siglo XVIII, una gran planta baja que, según dicen los economistas, representa hasta del 30 al 40% de las actividades en los países *industrializados* del mundo actual. Este volumen, recientemente estimado y que sorprende por su amplitud, es la adición, fuera de los mercados y de los controles del Estado, del fraude, del trueque de bienes y servicios, del «trabajo negro», de la actividad doméstica, esta economía de la casa que, para Santo Tomás de Aquino, era la *economía pura* y que subsiste en nuestros días. La «tripartición», la economía por capas, cuya antigua importancia he reconocido, sigue siendo un modelo, una red para la observación del tiempo presente. Y nuestras estadísticas, que no tienen en cuenta en sus cifras esta planta baja de nuestras sociedades, representan un análisis incompleto.

Esto obliga a revisar muchos puntos de vista sobre un «sistema» que sería capitalista de arriba abajo de nuestras sociedades. Por el contrario, y para hablar con brevedad, hay una dialéctica viva del capitalismo en contradicción con lo que, por debajo de él, no es el verdadero capitalismo. Se dice que las grandes empresas toleran a las pequeñas empresas, pero podrían engullirlas fácilmente. ¡Qué mansedumbre por su parte! Análogamente, Stendhal pensaba que, en la Italia tan cruel del Renacimiento, las grandes ciudades, por bondad de alma, habían tolerado a las menos grandes. He dicho (y probablemente tengo razón) que las grandes ciudades no habrían podido vivir sin las pequeñas a su servicio. En cuanto a las firmas colosales, según Galbraith, respetarían a las empresas de talla liliputiense porque éstas, por su pequeña escala, tienen costes de producción más elevados y permiten, por ende, fijar los precios del mercado a un nivel que aumenta los márgenes de beneficio de las grandes empresas. ¡Como si éstas, estando solas, no pudiesen fijar los precios y aumentar sus beneficios a su gusto! De hecho, tienen necesidad de unidades más pequeñas que ellas, por una parte, y ante todo, para librarse de mil tareas más o menos mediocres, indispensables para la vida de cualquier sociedad y que al capitalismo le traen sin cuidado. Por otra parte, como las manufacturas del siglo XVIII, que recurrían eternamente a los talleres artesanales esparcidos alrededor de ellas, las grandes firmas confían ciertas tareas a subcontratistas que entregan productos terminados o semiterminados. El torneado de los talleres artesana-

les de Saboya trabaja hoy para fábricas muy lejanas. También hay cabida para los revendedores, los intermediarios, etcétera. Todas estas cadenas de subcontratistas evidentemente dependen en forma directa del capitalismo, pero no constituyen más que un sector particular de la pequeña empresa.

Parece, además, que si el conflicto entre el capitalismo y su margen inferior fuese estrictamente de orden económico —que no lo es—, la coexistencia se impondría por sí misma. Esta es la conclusión de un reciente coloquio de economistas[24]. Pero interviene la política gubernamental. Varios países europeos, después de la última guerra, han practicado una política conscientemente dirigida a eliminar, como en Nueva York, a la pequeña empresa, considerada como una supervivencia y un indicio del retraso económico. El Estado ha creado monopolios, como —para dar un ejemplo— la Electricidad de Francia, acusada hoy de ser un Estado dentro del Estado y de obstaculizar el desarrollo de ciertas formas de nueva energía. Y son las grandes empresas del sector privado las que han recibido y reciben los créditos y la ayuda prioritaria del Estado, mientras que los bancos niegan su crédito, cumpliendo órdenes, a las empresas menores, lo que equivale a condenarlas a vegetar y desaparecer.

No hay política más peligrosa. Es repetir, en otra forma, el error fundamental de los países socialistas. Lenin decía: «La pequeña producción mercantil da origen, cada día, a cada instante, al capitalismo y a la burguesía *de una manera espontánea*... Ahí donde subsisten la pequeña explotación y la libertad de intercambios, aparece el capitalismo»[25] Hasta se le atribuye la frase: «el capitalismo comienza en el mercado de la aldea». Conclusión: para desembarazarse del capitalismo, es necesario extirpar hasta sus raíces la producción individual y la libertad de intercambio. ¿No son, de hecho, estas observaciones de Lenin un homenaje a la enorme potencia creadora del mercado, a la zona inferior de los intercambios, del artesanado e incluso, en mi opinión, de las actividades insólitas? Una potencia creadora que, para la economía, es no solamente una riqueza básica, sino también una posición de repliegue durante los períodos de crisis, guerras y dificultades serias de la economía que exigen cambios estructurales. La planta baja no está paralizada por la pesadez de sus equipos y de su organización, está siempre apta para seguir la moda; es la zona de las fuentes, de las soluciones improvisadas y también de las innovaciones, aunque, generalmente, el mejor de sus descubrimientos cae en manos de los poseedores de capitales. No fueron los capitalistas quienes llevaron a cabo la primera revolución del algodón; todo surgió de empresas minúsculas y dinámicas. ¿Es muy diferente hoy? Uno de los grandes representantes del capitalismo francés me decía recientemente: «¡no son nunca los inventores quienes hacen fortuna!». ¿Y no acaba de señalar un informe del MIT que, en los últimos quince años, más de la mitad de los puestos de trabajo de los Estados Unidos han sido creados en pequeñas empresas de menos de 50 obreros?

Finalmente, admitir sin reticencias la distinción entre economías de mercado y capitalismo, ¿no debería evitarnos *el todo o nada* que nos proponen inmutablemente los políticos, como si fuese imposible conservar la economía de mercado sin dejar toda la libertad a los monopolios, o desembarazarnos de estos monopolios sin «nacionalizar» a toda vela? El programa de la primavera de Praga —socialismo en la cúspide, libertad y «espontaneidad» en la base— se ofrecía como una doble solución a una doble realidad preocupante. Pero, ¿qué socialismo podrá mantener las libertades y movilidades de la empresa? Mientras la solución propuesta equivalga a sustituir el monopolio del Capital por el monopolio del Estado, en suma, de agregar los defectos de éste a los defectos de aquél, ¿quién puede asombrarse de que las soluciones clásicas de la izquierda no susciten el entusiasmo de los electores? Si se buscasen seria y honestamente, no faltarían soluciones económicas que extendiesen el sector del mercado y pusiesen a su servicio las ventajas económicas que se ha reservado para sí un grupo dominante. Pero

la dificultad no esta esencialmente allí, sino que es de orden social. Lo mismo que no se puede esperar de los países que están en el centro de una economía-mundo que renuncien a sus privilegios en el plano internacional, así también, en el plano nacional, ¿cabe esperar que los grupos dominantes, que asocian el Capital y el Estado y están seguros de recibir un apoyo internacional, acepten actuar honestamente y transmitir sus poderes a otros?

30 de octubre de 1979

NOTAS

Notas del prólogo

1. *Conquerors and Rulers. Social Forces in Medieval China,* 2.ª ed., 1965, pp. 13 y s., citado por Immanuel WALLERSTEIN, *The Modern World System,* 1974, p. 6.
2. Ashin DAS GUPTA, «Trade and Politics in 18th Century India», en: *Islam and the Trade of Asia,* editado por D. S. RICHARDS, 1970, p. 183.
3. René BOUVIER, *Quevedo «homme du diable, homme de Dieu»,* 1929, p. 83.
4. Jean IMBERT, *Histoire économique des origines à 1789,* 1965; Hans HAUSHERR, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit,* 1954; Hubert RICHARDOT y Bernard SCHNAPPER, *Histoire des faits économiques jusqu'à la fin du XVIIIe siècle,* 1963; John *Hicks, A Theory of Economic History,* 1969, trad. fr. 1973.
5. *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters un der Neuzeit,* 2 vols., 1958.
6. Frédéric NOVALIS, *L'Enciclopédie,* 1966, p. 43.
7. René CLEMENS, *Prolégomènes d'une théorie de la structure économique,* 1952, particularmente p. 92.
8. Witold KULA, según una antigua conversación. Cf. *On the Typology of Economic Systems. The Social Sciences. Problems and orientation,* 1968, pp. 109-127.
9. José GENTIL DA SILVA, referencia extraviada y que el autor no ha podido volver a hallar.
10. *Les Étapes du développement politique,* 1975, p. 20.
11. *Le Monde,* 23 de julio de 1970, artículo de K. S. CAROL.
12. Citado por Cyril S. BELSHAW, *Traditional Exchange and Modern Markets,* 1965, p. 5.
13. Joseph SCHUMPETER, *History of Economic Analysis,* 2.ª ed., 1955, p. 6.
14. Jean POIRIER, «Le commerce des hommes», en: *Cahiers de l'Institut de Science Économique Appliquée,* n.º 95, nov. de 1959, p. 5.
15. Marc GUILLAUME, *Le Capital et son double,* 1975, p. 11.
16. Jean-Baptiste SAY, *Cours complet d'économie politique pratique,* I, 1828, p. 7
17. Fernand BRAUDEL, «Histoire et sciences sociales: la longue durée», en: *Annales E.S.C.,* 1958, pp. 725-753.
18. J. SCHUMPETER, *op. cit.,* cap. II, *passim.* Según la Sra. Elisabeth Boody-Schumpeter, la cuarta manera sería el método sociológico.

Notas del capítulo 1

1. Cf. *supra,* II, cap. V.
2. SIMONE DE SISMONDI, *Nouveaux Principes d'économie politique,* edición de Jean Weiller, 1971, p. 19.
3. *Ibid.,* p. 105, n. 1.
4. Palabra que he encontrado con este sentido restringido en Fritz RÖRIG, *Mittelalterliche Weltwirtschaft, Blüte und Ende einer Weltwirtchaftperiode,* 1933. Por su parte, Hektor AMMANN, *Wirtschaft und Lebensraum der mittelalterlichen Kleinstadt,* s. f., p. 4., dice con razón: *«eine Art Weltwirtschaft»,* una especie de economía mundial.
5. Léon-H. DUPRIEZ, «Principes et problèmes d'interprétation», p. 3, en: *Diffusion du progrès et convergence des prix. Études Internationales,* 1966. Las consideraciones que siguen, en este capítulo, se acercan a las tesis de I. WALLERSTEIN, *op. cit.,* aunque no siempre estoy de acuerdo con él.
6. F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II,* 1949, pp. 325, 328 y s.
7. F. BRAUDEL, *Médit.,* 1966, I, p. 354.
8. A. M. JONES, «Asian Trade in Antiquity», en *Islam and the Trade of Asia, op. cit.,* p. 5.
9. Empleo la expresión *reglas tendenciales,* siguiendo el ejemplo de Georges Gurvitch, para no hablar de «leyes».
10. Paul M. SWEEZY, *Le Capitalisme moderne,* 1976, p. 149.
11. La expresión es de Wallerstein.
12. Georg TECTANDER VON DER JABEL, *Iter persicum ou description d'un voyage en Perse entrepris en 1602...,* 1877, pp. 9, 22-24.
13. Pedro CUBERO SEBASTIÁN, *Breve Relación de la peregrinación que ha hecho de la mayor parte del mundo,* 1680, p. 175.
14. Louis-Alexandre FROTIER DE LA MESSELIÈRE, *Voyage à Saint-Petersbourg ou Nouveaux Mémoires sur la Russie,* 1803, p. 254.
15. *Médit.,* I, p. 259.
16. Philippe de COMMYNES, *Mémoires,* III, 1965, p. 110.
17. René DESCARTES, *Oeuvr* I, *Correspondance,* 1969, p. 204.
18. Charles de BROSSES, *Lettres familières écrites d'Italie en 1739 et 1740,* 1858, p. 219.
19. Jacques de VILLAMONT, *Les Voyages...,* 1607, p. 203.